

LÄPIKULKUMATKALLA

Kävelyhaastattelu ja opiskelijoiden
kävelyreittikokemusten muodostuminen Tullin
alueella

Eero Kilpeläinen
Tampereen yliopisto
Johtamiskorkeakoulu
Ympäristöpolitiikka ja aluetiede
Pro-gradu tutkielma
Helmikuu 2014

Tampereen Yliopisto	Johtamiskorkeakoulu
Tekijä	Eero Kilpeläinen
Tutkielman nimi	Läpikulkumatkalla: Kävelyhaastattelu ja opiskelijoiden kävelyreittikokemusten muodostuminen Tullin alueella
Pro gradu -tutkielma	Ympäristöpolitiikka ja aluetiede, 66 sivua, 2 liitesivua
Aika	Helmikuu 2014

Tiivistelmä

Tutkin tässä työssä mistä kokemuksellisista tekijöistä ja elementeistä opiskelijoiden kävelyreittikokemukset muodostuvat yleisesti kävelyllä yliopiston ja rautatieaseman välillä Tampereella. Rautatieaseman itäpuolella sijaitseva Tullin alue on tärkeä kehittämiskohde vuonna 2014 valmistuvassa Tampereen keskustan strategisessa osayleiskaavassa.

Tutkimukseeni osallistui kymmenen opiskelijaa. Tutkin kävelyreittikokemuksia kävelyhaastattelun menetelmällä, ja yhdistän fenomenologista lähestymistapaa kaupunkisuunnittelun teoriaan. Testaan ja kehitän samalla tätä laadullista menetelmää kaupunkisuunnittelun tueksi. Haastattelut analysoin sisällönanalyysillä.

Yliopiston ja rautatieaseman väliä kävellään kahta pääasiallista reittiä, Kalevantien reittiä, joka kulkee Kalevantien ja Rautatienkadun kautta, sekä Tullintorin reittiä, joka kulkee Tullin alueen läpi Tullintorin kauppakeskuksen kautta. Molempien reittien käyttöä perusteltiin tehokkuudella, mutta tehokkuuden kokemus ei muodostu reitin todellisesta pituudesta tai nopeudesta vaan enemmän suunnan ja rutiinin kokemuksesta.

Tehokkuuden kokemuksen lisäksi reittikokemus Tullin alueella muodostuu kokemuksellisista ympäristön elementeistä, joita ovat *muu liikenne* eli muut kävelijät, autot ja pyöräilijät, *suoja* eli suoja sääilmiöiltä ja suojaosan katutilan kokeminen, *maamerkit* eli kävelijän toiminnalle ulkoiset visuaaliset kohteet ja *noodit* eli kävelijöiden toiminnalliset risteyskohdat. Nämä elementit koettiin pääasiallisesti positiivisina tekijöinä reiteillä lukuun ottamatta autoja ja pyöriä.

Positiivisten kokemuksellisten elementtien puuttuminen kokonaan tai osittain sekä alueen autovaltaisuus ja keskeneräisyys taas luovat *kävelijän epätilaa*, joka koetaan epämiellyttävänä, tai se häivytetään kokemusympäristöstä. Epätilan läpi saatetaan kävellä, mikäli reitti koetaan siten tehokkaampana.

Sekavana välitilana keskustan ja yliopiston välissä pidetyllä Tullin alueella on potentiaalia muuttua hyväksi läpikulkupaikaksi, koska siellä on paljon positiiviseksi koettua suojaa, eli rajattua katutilaa, katoksia ja sisätilaa, joita rutinoituneet kävelijät ovat oppineet käyttämään luovasti. Radan estevaikutuksen vähentämiseksi kokoava reitti rautatieasemalta yliopistolle ja Tampere-talolle sisätiloja hyödyntäen olisi tarpeen.

Avainsanoja: *kaupunkisuunnittelu, Tullin alue, kävelyhaastattelu, tilan kokeminen, kävelyreittikokemus*

Sisällys

1 Johdanto.....	3
1.1 Tutkimuksen tausta ja lähtökohdat.....	3
1.2 Tullin alueen rakentuminen	5
1.3 Tutkimustehtävä.....	9
2 Tilan kokeminen käveltäessä.....	13
2.1 Olemisen tilallisuus.....	13
2.2 Ympäristön hahmottaminen ja kartoittaminen.....	15
2.3 Maamerkkien havainnointi	18
2.4 Kävelijän noodit vastaan kävelijän epätila	19
2.5 Ajan säästäminen ja rutiini	22
2.6 Suojaava katutila	24
3 Menetelmät ja aineisto	26
3.1 Kävelyhaastattelu	26
3.2 Aineisto.....	27
3.3 Sisällönanalyysi	32
4 Katutilan ja tehokkuuden kokeminen Tullin alueella	34
4.1 Tehokkuuden kokemukselliset tekijät	35
4.1.1 Nopeus ja pituus	35
4.1.2 Suunta	37
4.1.3 Rutiini	37
4.2 Ympäristön kokemukselliset elementit	39
4.2.1 Muu liikenne	39
4.2.2 Suoja	42
4.2.3 Maamerkit	43
4.2.4 Noodit	46
4.3 Kävelijän epätila.....	50
5 Päätelmät	53
5.1 Monimuotoinen kävelyreittikokemus.....	53
5.2 Kävelyhaastattelu kaupunkisuunnittelun tukena.....	57
5.3 Ehdotuksia Tullin alueen kehittämiseen.....	59
Lähteet.....	63
Liite	67
Liite 1: Haastattelurunko	67

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta ja lähtökohdat

Monien muiden Tampereen yliopiston opiskelijoiden tavoin olen kävellyt opiskeluvuosien aikana kampukselta rautatieaseman kautta keskustaan ja takaisin lukemattomia kertoja. En muista koska olen kävellyt tämän välin ensimmäisen kerran, mutta se on ollut minulle jo vuosia osa kotimatkaa tai asiointimatkaa keskustaan. Toistojen avulla minulle on muodostunut vahva rutiini kävelyyn. Olen kulkenut yliopiston ja ydinkeskustan väliin jäävän Tulliksi kutsutun alueen läpi ensin alikulkutunnelista suuren tien ali, sen jälkeen Tullintorin kauppakeskukseen ja sen parkkihallin läpi S-marketin aulaan ja lopulta asematunnelista Hämeenkadulle. Jos minulta olisi kysytty miksi kävelen juuri tätä reittiä enkä niitä lukuisia muita vaihtoehtoja samalla alueella, olisin todennäköisesti perustellut valintaani reitin nopeudella tai ehkä mahdollisuudella kävellä pitkään lämpimissä sisätiloissa. Asia ei kuitenkaan ole niin selvä. Todellisuudessa minulla ei ole minkäänlaista tietoa siitä, onko reitti aidosti nopeampi kuin mikään muukaan reitti. Pukeudun usein sään mukaan, joten sisätiloissa kävellessä saattaa tulla liiankin kuuma. Reittini myös tuntuu hieman sekavalta kaikkine etappeineen. Muiden opiskelijoiden kanssa käydyissä keskusteluissa Tullista on jäänyt kuva hyvin sekavana, jopa epämiellyttävänä alueena, jonka läpi kävellään paljon, mutta jota ei ole suunniteltu kävelijän ehdoilla. Yliopistolta rautatieasemalle ja toisin päin voi tehdä useita erilaisia reittivalintoja, joista osaa voi pitää luovina yrityksinä löytää mukavimmalta ja tehokkaimmalta tuntuva väylä kaupungin halkaisevien raiteiden yli tai ali. Siksi pidän aluetta hyvin mielenkiintoisena tutkimuskohteena.

Kaupunkisuunnittelussa on jo pitkään otettu ihanteeksi kävelypainotteinen, viihtyisä, toiminnallinen ja tiivis kaupunki. Jane Jacobs painotti jo 1960-luvulla julkisen katuelämän tärkeyttä viihtyisän ja turvallisen kaupungin luomisessa (ks. Jacobs 1961). Tällä vuosituhannella etenkin tanskalainen arkkitehti Jan Gehl on saanut suurta suosiota puhumalla ihmisen mittakaavaisesta kaupungista, jossa kävelijä on pääosassa autojen sijaan (ks. Gehl 2010). Esimerkiksi Suomen Ympäristökeskuksen Elävät kaupunkikeskukset -raportissa on luotu kriteeristö, jolla arvioidaan Helsingin aluekeskusten kaupunkiympäristön laatua osittain Gehlin ajatusten pohjalta (ks. Söderström 2012). Tampereen keskustan ke-

hittämishjelmassa vuodelta 2011 tunnustetaan ydinkeskustan ongelmiksi mm. pysäköinnin valtaamat katutilat ja jalankulkukatuja niukkuus, ja kävelystä halutaan ensisijainen ja houkutteleva kulkutapa ydinkeskustassa (Kaupunkikehitysryhmä 2011, 3–5). Näiden lisäksi esimerkiksi suunnitelmat Hämeenkadun muuttamisesta kävelypainotteiseksi joukkoliikennekaduksi jo vuonna 2014 kertovat tahdosta kehittää kävelijäystävällisempiä kaupunkeja myös Suomessa.

Tullin alueen sijainti on hyvin keskeinen ydinkeskustan, vilkkaan Tammelan kaupunginosan, yliopiston ja pohjoismaiden suurimman kongressi- ja konserttikeskuksen Tampere-talon välissä. Silti alue on jäänyt epämääräiseksi ja takapihamaiseksi, kuten Tullin alueen katujen kehittämissuunnitelmassa sanotaan (Tampereen kaupunki 2006, 5). Aluetta ei kuitenkaan vielä vuoden 2011 keskustan kehittämissuunnitelmassa lasketa edes osaksi keskustaa (Kaupunkikehitysryhmä 2011, 7). Radan estevaikutuksen poistaminen ja Tullin alueen kehittäminen kuitenkin nousivat tärkeiksi teemoiksi valmisteilla olevaa Tampereen keskustan strategista osayleiskaavaa varten pidetyissä asiantuntijaseminaareissa alkuvuodesta 2013 (Tampereen kaupunki 2013). Tutkimukseni liittyy strategiseen osayleiskaavaan myös siksi, että ympäristön ja alueiden politiikan maisteriopiskelijoita osallistettiin sen valmisteluun Kaupunkikeskustan strateginen kehittäminen: Uudenlaiset osallistumismenetelmät ja tiedontuotanto käytännössä -kurssilla keväällä 2013. Valitsimme kollegani Eero Haravan kanssa kurssin harjoitustyön menetelmäksi kävelyhaastattelun, ja käytän näitä kurssilla tehtyjä haastatteluja osana aineistoani.

Tullin alue on jatkuvassa muutoksen tilassa, ja tämän tutkimuksen tekemisen aikana alueelle on ehtinyt jo valmistua P-Hämpin sisäänkäynti ja radan suuntainen Pendolino-tunneli, jossa toimii ravintolakeskittymä. Jatkuvien katutöiden ja rakennustyömaiden välissä kävelijät yrittävät luovia tiensä alueen läpi. Tulevaisuudessa, mikäli radan päälle rakennettava näyttävä monitoimihalli ja todennäköisesti Itsenäisyydenkatua pitkin kulkeva raitiotie valmistuvat, alueesta tulee vielä entistäkin keskeisempi, mikä tulee taas lisäämään kävelyä alueella. Arkinen ilmiö, lyhyt osa ihmisen koti- tai asiointimatkaa, linkittyy siis ajankohtaisiin hankkeisiin.

Tullin alueesta on tehty katujen kehittämissuunnitelma vuonna 2006 (ks. Tampereen kaupunki 2006). Suunnitelmassa on mielestäni unohdettu muutama seikka, jotka ovat omassa tutkimuksessani tärkeitä. Ensinnäkään opiskelijoita ei mainita erityisryhmänä, vaikka

Yliopisto mainitaan yhtenä merkittävimmistä jalankulkua ja pyöräliikennettä synnyttävistä toiminnoista Tullin alueella (em., 8). Tullin alueen läpikulun suunnittelu keskittyy pitkälti Tampere-talon kävijöihin. Tähän tietenkin vaikuttaa se, että kehitysryhmään kuuluu Tampere-talon edustajia. Opiskelijoilla on vahvempi rutiini alueella kävelyyn, kun taas Tampere-talon kävijät kävelevät väliä harvemmin. Alue on juuri opiskelijoille ja muille alueella tai sen läheisyydessä työskenteleville ja asuville osa arkea. Toisekseen suunnitelmassa ei kerrota mistä ihmiset todellisuudessa kävelevät alueella.

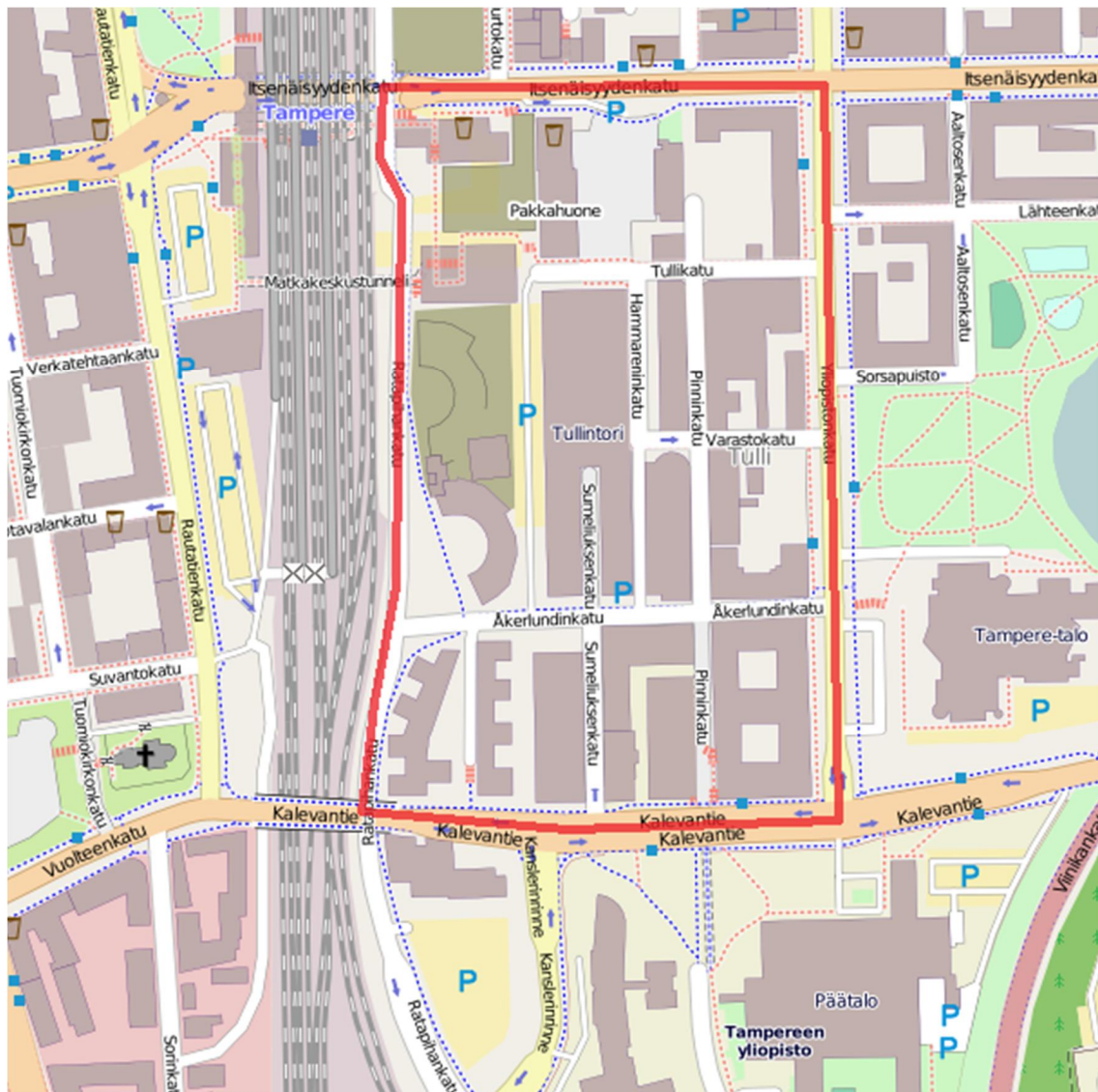
Haluan tutkimuksellani ymmärtää opiskelijoiden kävelyreittikokemusta Tullin alueella ja samalla kehittää menetelmää kaupunkiympäristön kokemisen laadulliseen tutkimukseen, koska uskon, että ihmisten kokemusmaailmaa ymmärtämällä pystymme tuomaan esiin piilossa olevaa tietoa myös suunnittelun tueksi. Kenellä olisikaan Tullin alueesta enemmän tietoa kuin sen oikeilla käyttäjillä, joita etenkin opiskelijat ovat. Käyttämäni kävelyhaastattelun menetelmä on luonteva tapa tutkia kävelyreittejä, mutta näen sen melko uutena menetelmänä etenkin kaupunkisuunnittelun tukena. Tähän liittyy tietenkin resurssien vähyys, mutta ehkä myös arkkitehtiprofessio kaupunkisuunnittelussa. Esimerkiksi edellä mainitussa Elävät kaupunkikeskukset -raportissa ei tutkita alueiden käyttäjien kokemuksia, vaan ympäristöä arvioidaan valokuvien, havainnoinnin ja Googlen katunäkymän avulla (Söderström 2012). Yhdistän omassa tutkimuksessani kävelyhaastatteluista saatua kokemuksellista näkökulmaa kaupunkisuunnittelun teoriaan (esim. Lynch 1960, Jacobs 1961 ja Gehl 2010). Tullin alue on isojen muutosten alla, joten pitää muistaa, että työni kuvaa aluetta kevättalvella 2013, ja osa mainitsemistani kävelyreittikokemukseen vaikuttavista elementeistä on saattanut muuttua työn valmistumiseen mennessä.

1.2 Tullin alueen rakentuminen

Puhuessani Tullin alueesta tarkoitan Yliopistonkadun, Itsenäisyydenkadun, Kalevantien ja ratapihankadun rajaamaa aluetta, joka näkyy seuraavan sivun kartassa (kuva 1). Joskus myös Sorsapuisto lasketaan kuuluvaksi Tullin alueeseen.

Tullin alue sai ensimmäisen asemakaavan 1900-luvun vaihteessa. Alue alkoi muodostua 1800-luvun lopulla, kun ratapihan läheisyyteen ryhdyttiin rakentamaan varasto-, konttori- ja tuotantotiloja. Vuonna 1901 valmistui Tullikamari ja siihen yhdistetty Pakkahuone,

joista alue on saanut nimensä. 1900-luvun alussa Åkerlundinkadun ja Pinninkadun kulmaan rakennettu Hämeen Maanviljelijäin Kauppa Oy:n makasiinissa toimii nykyään Ravintola Myllärit. Itsenäisyydenkadun ja Yliopistonkadun kulmassa sijaitseva Attilan kenkätehdas Oy:n tehdasrakennus valmistui vuonna 1915. Attilan tehdas työllisti parhaimmillaan 400 ihmistä. Vuonna 1926 Osuusliike Voima rakennutti Sumeliuksenkadulle viisikerroksisen keskusvarastonsa, jota laajennettiin vuonna 1935. Samoihin aikoihin SOK rakennutti alueelle useita funktionalistisia konttori- ja varastorakennuksia. (Suodenjoki, n.d.)



Kuva 1: Alueen kartta, Tullin alue rajattuna punaisella.

Tampereen yliopiston päärakennus valmistui vuonna 1960, josta lähtien Yliopistolla on ollut toimintaa Tullin alueella ja sen etelän puoleisella kampusalueella. Tulli muutti pois

Tullin alueelta 1980-luvun lopulla, jolloin Tullikamarin ja Pakkahuoneen tiloihin perustettiin Tullikamarin kulttuurikeskus, jossa on monipuolista kulttuuritarjontaa, sekä suosittu yökerho Klubi (Tullikamarin kulttuurikeskus, n.d.). Pohjoismaiden suurin kongressi- ja konserttikeskus Tampere-talo rakennettiin Sorsapuiston reunalle vuonna 1990, ja samana vuonna rakennettiin Tullin alueen keskellä sijaitseva Tullintorin kauppakeskus vanhojen varistorakennusten väliin.

Vuonna 2006 tehdyn Tullin alueen katujen kehittämissuunnitelman (ks. Tampereen kaupunki 2006) jälkeen alueelle on valmistunut Kalevantien alikäytävä, yliopiston Linna- ja Virta -rakennukset, Pendolino-rakennus, Matkakeskustunneli, Ratapihankatu ja Tulli Business Park sekä radansuuntainen Pendolino-tunneli, jossa toimii ravintolakeskittymä Ravintolamaailma. Suunnitelmassa mainitun tornihotellin rakentaminen on lopuillaan. Suunniteltua alikulkua vaarallisena pidetylle Itsenäisyydenkadulle Pinninkadun kohdalle ei ole vielä toteutettu. Alue on siis muuttunut paljon suunnitelman valmistumisen jälkeen, ja Kalevantien alikäytävä ja Matkakeskustunneli ovat parantaneet yhteyksiä keskustaan ja yliopistolle, mutta perusongelmat ovat säilyneet.

Suunnitelman alkusanoissa Tullin aluetta kuvataan *“vahvassa muutostilassa”* olevaksi *“erilaisten toimintojen, rakennusten, teknologian, tieteen, kulttuurin ja asumisen”* kaupunginosaksi (Tampereen kaupunki 2006, 5). Aluetta pidetään suunnitelman mukaan yhtenä Suomen parhaiten saavutettavista, mutta aluetta ei mielletä osana Tampereen ydinkeskustaa, vaan sen koetaan sijaitsevan keskustasta nähden suuren ratapihan takana. Alueen infrastruktuurin sanotaan olevan toiminnallinen, mutta osittain puolijulkinen, ja suljettu katutila nähdään ongelmana etenkin jalankululle. (em., 5.) Myös autovaltaisuus tekee alueesta epämiellyttävän ja ahtaan kävelijälle, ja runsas katupysäköinti sekä kasvillisuuden puute lisää alueen epämääräisyyttä ja takapihamaisuutta. (em., 6–8.)

Kehittämissuunnitelmassa kevyt liikenne keskustan ja Tampere-talon välillä on suunniteltu johdettavaksi Matkakeskustunnelin, Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun kautta (em., 10). Åkerlundinkatu Tullintorin kohdalta on suunniteltu torimaiseksi, jota korostetaan torimaisella kuvioinnilla, katukalusteilla, puustituksilla ja valaistuksella (em., 12–13). Kalusteita ja istutuksia ei ole vielä toteutettu. Åkerlundinkatu Yliopistonkadun ja Pinninkadun välillä on suunniteltu muutettavaksi kävelykaduksi, mutta tällä hetkellä se on autoille yksisuuntainen, ja kevyen liikenteen väylää on levennetty. Suunnitelman lo-

pusssa (em., 27) esitetään myös villi ajatus suorasta putkesta, joka yhdistäisi rautatieaseman ja Tampere-talon. Putki tulisi kulkemaan rakennusten läpi katutason yläpuolella. Vanhahtavaa modernistista suunnitelmaa ei ole välttämättä tarkoitettukaan toteutettavaksi, mutta se kertoo Tampere-talon kävijöiden erityisasemasta suunnitelmassa.

Vuonna 2011 käynnistyneen strategisen keskustahankkeen tavoitteena on toteuttaa *”muun muassa ehyttä ja tiivistä kaupunkirakennetta sekä elävää keskustaa”* (Kaupunkikehitysryhmä 2011, 2). Tampereen seudun rakennesuunnitelman 2030 ennusteen mukaan vuonna 2030 Tampereen seudulla asuu 435000 asukasta, joka on noin 90000 asukasta enemmän kuin nykyään, mikä tulisi lisäämään kaupunkiseudun liikennettä 43 prosentilla (em., 3). Hyvin tärkeäksi tavoitteeksi asetetaan kävelypainotteisen keskustan kehittäminen. Tullin alueen kehittämisestä ohjelmassa ei juurikaan puhuta muuten kuin Ratapihankadun kehittämisen yhteydessä.

Sen sijaan vuonna 2014 valmistuvaa Tampereen keskustan strategista osayleiskaavaa varten 11.3.2013 pidetyn valtuustoseminaarin raportissa Tullin aluetta pidetään tärkeänä kehittämiskohteena (Tampereen kaupunki 2013). Vision mukaan vuonna 2030 Kyttälä on kävelyvaltainen alue, joka yhdistyy kiinteästi Tullin alueeseen (em., 17). Keskustan painopisteen nähdään siirtyvän itään ja *”Tullintorin alue, Tampere-talo ja yliopistokampus ovat kiinteitä osia keskustaa muodostaen tiiviin ja voimakkaan mutta kaikille avoimen alueen”* (em., 18–19). Raportissa toivotaan ihmisiä keskustaan ympäri vuoden ja vuorokauden tuomaan sosiaalista kontrollia ja turvallisuutta kaduille, mikä muistuttaa Jane Jacobsin (1961) ajatuksista. Rautatieasemasta halutaan luoda toiminnallinen matkakeskus lukuisine palveluineen. Aseman ympäristöä pidetään kolkkona varsinkin talvella (Tampereen kaupunki 2013, 19).

Tampereen keskustan strateginen osayleiskaava tulee vanhentuneen vuonna 1995 hyväksytyn osayleiskaavan ja vuodelta 2006 olevan liikenteen osayleiskaavan tilalle (Kaupunkikehitysryhmä 2011, 4). Tampereen uusi kaupunkistrategia hyväksyttiin 2013 ja sen rinnalla toimivalla osayleiskaavalla halutaan parantaa strategian vaikuttavuutta. Strateginen osayleiskaava tulee olemaan yleispiirteinen, ja siinä keskitytään muutamaa strategiseen kysymykseen. Verrattuna aluevarausyleiskaavaan, strategisessa osayleiskaavassa selvitysten tarve on pienempi, ja siksi se on nopeampi toteuttaa. (Tampereen kaupunki 2012, 5–6.)

Tullin alue on rakentunut vuosien saatossa radanvarrelle varasto-, teollisuus- ja toimisto-alueeksi, ja raiteet ovat eristäneet sen tehokkaasti keskustasta. Historiasta johtuen alueen viihtyisyyteen ei ole juurikaan kiinnitetty huomiota kuin vasta viime vuosina keskustan painopisteen siirtyessä kohti itää. Alueella ei ole asuinrakennuksia muuten kuin yksi kerrostalo Yliopistonkadun varressa, sekä vuonna 2004 rakennettu Tampereen seudun opiskelija-asuntosäätiön kerrostalo Tullikamarinaukiolla (Sinisalo 2008, 16 ja TOAS - Tullinaukio, n.d.). Alueella ei siis asu montaa asukasta, jotka välittäisivät alueen katukuvan viihtyisyydestä. Siksi alue määrittyy vahvasti pelkkänä läpikulkupaikkana työ- tai opiskelupaikkoihin.

1.3 Tutkimustehtävä

Tutkimukseni tavoitteena on ymmärtää opiskelijoiden reittikokemuksen muodostumista kävelyhaastattelun menetelmällä valitulla alueella, jolla opiskelijat ovat itse saaneet valita reitit. Reittien alkupisteeksi valitsin Tampereen yliopiston pihan ja päätepisteeksi rautatieaseman tai Hämeenkadun ja Rautatienkadun risteyksen, koska tämä väli on itselleni tuttu, ja se liittyy Tampereen keskustan strategisen osayleiskaavan kahteen tärkeään kehittämisteemaan, radan estevaikutuksen poistamiseen ja Tullin alueen kehittämiseen. Reittien suunta voisi olla myös toisinpäin, rautatieasemalta yliopistolle, mutta olen valinnut vain yhden suunnan, koska haastateltavat oli helpompi löytää yliopistolta kuin rautatieasemalta, ja halusin haastatteluista yhtenäisempiä valitsemalla saman suunnan kaikille. Vaikka puhun enimmäkseen Tullin alueesta, käsittelen myöhemmin analyysissä myös alueen kiertävää reittiä. Tämän reitin valinta kertoo samalla myös jotain Tullin alueesta, ja myös kiertävä reitti liittyy laajempaan keskustan kehittämisen teemaan.

Tutkimuksen kohderyhmänä ovat opiskelijat, koska uskon, että he muodostavat ison ja kokeneen kävelijäryhmän alueella. Myös työpaikat, hotellit ja Tampere-talo aiheuttavat kävelyliikennettä alueelle, mutta opiskelijoilla on todennäköisesti vahva rutiini alueella kävelyyn verrattuna satunnaisiin konsertti- ja hotellikävijöihin, ja heidät oli helpompi tavoittaa kuin mahdolliset työmatkakävelijät alueelta. Kävelyhaastattelu valikoitui aineistonkeruutavaksi, koska menetelmän avulla pystyin jakamaan yhteisiä merkityksiä haastateltavan kanssa ja tarkkailemaan itse kävelytapahtumaa. Tavallisessa haastattelutilanteessa tai tilannehaastattelussa olisi ollut riskinä, että monta tärkeää asiaa reitin varrelta

olisi unohtunut, kun taas kävelyhaastattelussa välittömät aistihavainnot palauttavat helpommin mieleen asioita haastatteluympäristöstä. Haluan myös jatkaa Kaupunkikeskustan strateginen kehittäminen: Uudenlaiset osallistumismenetelmät ja tiedontuotanto käytännössä -kurssin työtä ja kehittää ja testata kävelyhaastattelun menetelmää keskustakehittämisen kontekstissa.

Tutkimuskysymykseni muotoilen lyhyesti:

- Minkälaisista tekijöistä ja elementeistä opiskelijoiden kävelyreittikokemus muodostuu Tampereen yliopiston ja rautatieaseman välillä?
- Miten kävelyhaastattelun menetelmää voi käyttää kaupunkisuunnittelun tukena?

Kävelyreittikokemuksella tarkoitan yksilön kokemusta hänelle tutusta kävelyreitistä tai sen osasta. Reittikokemusta voisi verrata humanistisessa maantieteessä usein tutkittuun paikkakokemukseen (ks. Häkli 1999, 82–84 ja Tuan 2001), mutta en halua mennä syvälle paikkakeskusteluun, ja näen reitissä eroavaisuuksia paikkaan. Ensinnäkin reittiin liittyy oleellisesti liike ja suunta. Toisekseen reitin ei tarvitse olla millään tapaa merkityksellinen yksilölle muuten kuin paikasta toiseen siirtymisen mahdollistajana, eikä siihen välttämättä liity minkäänlaista identifioitumista. Tutkimuksessani käsitellyt reitit ovatkin monelle vain pakollinen osa tärkeämmän tavoitteen saavuttamiseksi. Reitit voivat mennä myös epämiellyttävistä ja luotaantyöntävistä, jopa kielletyistä paikoista, mikäli niiden läpi kävely tuntuu tehokkaammalta. Kävely ei ole kuitenkaan pelkkää mekaanista siirtymistä paikasta toiseen, vaan kävely on yhtä aikaa olemista. Jos opiskelija kävelee luvun vuoden aikana useita kertoja viikossa Tullin alueen läpi, tarkoittaa se samalla, että hän myös on tällä alueella tuntikausia vuoden aikana. Siksi reitin miellyttävyydellä on väkisin merkitystä.

Tavoitteenani on lisätä ymmärrystä niistä tekijöistä ja elementeistä, joista arkinen kävelyreittikokemus muodostuu. Jaan kävelyreittikokemuksen kahteen osaan, jotka ovat tehokkuuden kokemukselliset tekijät ja ympäristön kokemukselliset elementit. Tehokkuuden kokemukselliset tekijät liittyvät yksilön omaan kokemukseen reitin tehokkuudesta, joka vaikuttaa yleisimmältä perustelulta reitinvalinnalle. Ympäristön kokemukselliset elementit taas liittyvät fyysisen ympäristön elementteihin, jotka muodostuvat tärkeäksi reitin hahmottamiselle ja sen miellyttäväksi kokemiselle. Ympäristöllä tarkoitan tutkimuksessani kaupunkiympäristöä eli rakennetun ympäristön ja luonnonympäristön muo-

dostamaa kokonaisuutta, joka toimii ihmisten jokapäiväisenä elinympäristönä kaupungeissa (Junttila 1995, Söderströmin 2012, 28 mukaan). Analyysin apuna käytän poikkeusteollisesti kaupunkisuunnittelun teoriaa uudessa yhteydessä. Taustalla ei ole siis valmista teoriaa, vaan olen poiminut tehokkuustekijät ja ympäristön elementit kirjallisuudesta ja aineistostani vapaasti yhdistellen omaksi tutkimusteoriakseni.

Työni kuuluu humanistisen maantieteen perinteeseen. Humanistinen tutkimus perustuu ihmisen erityisyyteen. Ihmistä ei yritetä sijoittaa rajoittaviin käyttäytymismalleihin, vaan myönnetään elämän epärationaalisuus. Tavoitteena ei ole selittää, kuten positivistisessa metodologiassa, vaan ymmärtää elämää syvällisesti. Ihminen on sekä maailmansa tuote, että sen aktiivinen tuottaja. Jokainen kokee maailman eri tavalla, ja ihmisen maailma on täynnä merkityksiä. Ulkopuolinen maailma on olemassa, mutta ihmisen ainoa todellisuus muodostuu havaitsijan mielessä, ja tämän eletty ja koettu maailma on itsessään tärkeä. Humanistisessa tutkimusotteessa ei pyritä yleistettävyyteen, vaan ihmisten tulkinnat maailmasta ovat ainutlaatuisia, mutta merkitysten voidaan nähdä olevan myös intersubjektivisia eli tietyn ryhmän kesken jaettuja. Humanistisessa tutkimuksessa ei pyritä objektiivisuuteen, vaan myönnetään, että tutkijalla yhteiskunnan jäsenenä on ennakkokäsityksiä ja esiyymmärrystä ilmiöstä, mikä vain auttaa ilmiön ymmärtämisessä. (Häkli 1999, s. 63–95.)

Työni filosofinen pohja on fenomenologiassa, jossa pyritään kuvaamaan ja paljastamaan ilmiö sellaisena kun se kokijalle ilmenee. Tarkoituksena ei ole niinkään löytää uusia ilmiöitä, vaan käsitteellistää ja tuoda esille jo olemassa olevia ideoita ja olettamuksia arkielämästämme yrittämättä selittää niitä. (Seamon 1979, 15–17.)

Vaikka en pysty tekemään yleistyksiä, voidaan olettaa, että tietyt ilmiöt eivät ole ainutlaatuisia yhteiskunnassamme. Haila (2007) puhuu tapaustutkimuksen yleistettävyyden yhteydessä analogiamalleista. Havaittu ja koettu maailmaa ei jäsenny selkeästi toisistaan erillisiksi elementeiksi (em., 183), joten tapaustutkimuksessa tapaukset voidaan rinnastaa toisiinsa analogioiden avulla. Analogialla tarkoitetaan, että tapaukset muistuttavat toisiaan tiettyjen suhteiden osalta. Vastavuoroisesti analogialla voidaan tutkia myös tapausten eroja. (em. 174.) Analogioiden luotettavuutta ei voida arvioida millään yleisillä periaatteilla, vaan niiden arvo syntyy tilannekohtaisesti siitä, kuinka hyvin niillä voidaan selvittää tutkimuskohteen ominaisia piirteitä (em., 179).

Pyrin kuvaamaan valitut reitit sellaisina kuin haastateltavat ne kokevat. Otan rakennetun kaupunkiympäristön annettuna, enkä käsittele esimerkiksi politiikkaa, joka sen muodostumiseen on vaikuttanut. Reittien varrella voidaan havaita loputtomasti erilaisia fyysisiä elementtejä, mutta ne muodostuvat kiinnostaviksi tutkimuskohteiksi sen kautta, miten haastateltavat ne havaitsevat ja kokevat. En pyri täyteen objektiivisuuteen, vaan tuon oman positioni tutkijana, opiskelijana, kaupunkilaisena ja kävelijänä esille. On tärkeää tiedostaa omat asenteensa ja uskomuksensa, jotta pystyy pohtimaan niiden vaikutusta tutkimuksen kulkuun. Humanistinen fenomenologinen tutkimusote voi olla mielestäni tärkeä tapa tuottaa tietoa kaupunkisuunnittelun tueksi, koska sillä voidaan ymmärtää kaupungin käytön moninaisuutta ja tuoda syvällisesti esille ympäristön vahvuuksia, heikkouksia ja tekijöitä, joista elämä kaupungissa muodostuu.

2 Tilan kokeminen kävellessä

2.1 Olemisen tilallisuus

Sojan (1999, 263) mukaan ihmisen olemiseen kuuluu tilallisuus, sosiaalisuus ja ajallisuus. Keho paikantuu materiaaliseen maailmaan, ja sosiaaliset raamit määräävät minkälainen toiminta on sallittua tai toivottua eri tiloissa. Ihminen elää ja tulkitsee maailmaa elämänhistoriansa ja tulevaisuuden suunnitelmiensa välissä (Eyles 1989, Virtasen 2000, 30 mukaan). Ihminen on maailmassa sekä subjektina että objektina eli esimerkiksi muiden ihmisten katseen kohteena (Virtanen 2000, 26). Kaikki fyysiset oliot havaitaan aistien yhteisvaikutuksella eli synestesiolla, joka suodattaa ihmisen kokemusmaailman läpi yhtä aikaa tietoisesti ja tiedostamatta. Fenomenologiassa maailma ei ole vain havaitsijan pään sisällä eikä pelkästään sen ulkopuolella, vaan havainnointi on dynaamista sisäisen ja ulkoisen vuorovaikutusta (Seamon 1979, 121).

Ihminen aistii ympäristöään pääasiallisesti näkemällä. Virtasen (2000, 33) mukaan näkeminen on ennen kaikkea intellektuaalinen aisti. Kuuleminen ja haistaminen ovat taas emotionaalisia tapoja aistia tilaa. Tilaa aistitaan myös haptisesti eli iholla. Esimerkiksi lämpöaisti antaa elintärkeää informaatiota ympäristöstä ja käskee menemään sisälle lämpimään jos ulkona on liian kylmä. Ympäristön ääniltä, hajuilta, lämpötilalta tai vaikka kosteudelta on vaikea välttyä, kun taas näkeminen voidaan estää katsomalla tarkoituksella muualle. Näkeminen on siis tietoisempaa toimintaa, ja kävellessä saatetaan katsella maisemia sen sijaan että niitä vain nähtäisiin.

Ingoldin (2004) mukaan tuolin, kenkien ja tienpäällysteiden keksiminen on irrottanut ihmisen maankamarasta. Jalat toimivat lähinnä kulkuvälineenä ja havainnointi tapahtuu enimmäkseen pään tasolta. Seamon (1979, 100–101) huomauttaa, että havainnoinnin laatu ja intensiteetti vaihtelee. Toisinaan havainnoitsija voi olla irrallinen ympäristöstä ja kääntyä itseensä ja ajatuksiinsa ja korkeintaan huomata asioita ympäristöstään. Toisinaan hän saattaa jäädä tarkoituksella katselemaan ympäristöä tai kokea yhteyttä luontoon.

Tutkimuksessani tärkeää on erityisesti ihmisen olemisen tilallisuus. Lefebvre (1991) tutkii tilaa sosiaalisesti tuotettuna ja Soja (1999) taas puhuu tilallisuuden trialektiikasta, jossa kietoutuu yhteen havaittu, kuviteltu ja eletty tila. Materiaalinen havaittu tila on jostain mitattavaa, jolla on aistein havaittavia ominaisuuksia ja sitä on perinteisesti pidetty

maantieteessä ”oikeana” tilana (Soja 1999, 265). Fyysinen tila liittyy muotoon, kun taas sosiaalinen tila liittyy toimintoon ja tarkoitukseen (Söderström 2012, 28). Lefebvre (1991, 38) puhuu tilallisista käytännöistä. Rakennukset, tiet ja infrastruktuuri ovat materiaalien tilallisten käytäntöjen tuloksia.

Kuviteltu tila on subjektiivinen, ja siihen liittyvät mielikuvat ja representaatiot tilasta. Ihminen jäsentää aistimuksellista kaaosta tulkinnoillaan ja käsitteellistää aistimuksensa ja kokemuksensa. Aistikokemukseen sekoittuu uskomuksia, mielikuvia, unelmia, pelkoja ja muistoja (Virtanen 2000, 35). Lefebvrelle (1991, 38–39) ”toinen tila” koostuu tilan esityksistä. Havaittu ja koettu tila muuntuu loogiseksi kokonaisuudeksi opitun ja yhteiskunnassa jaetun merkkijärjestelmän avulla. Kaupunki voidaan kuvata esimerkiksi kartoin, tilastoin ja sanallisin kertomuksin. Havaittu ja kuviteltu tila edustaa perinteistä jakoa subjektiivisen ja objektiivisen, materialismin ja idealismin välille. Soja (1999, 267) kuitenkin huomauttaa, että suurin osa maantieteilijöistä ei edusta ääripäitä, vaan tutkii maailmaa jossain kuvitellun ja havaitun välillä.

Kolmantena tilana puhutaan eletystä tilasta, jossa kietoutuu sekä havaittu että kuviteltu tila, mutta joka on enemmän kuin niiden summa. Oleellista on, että eletty tila muodostuu havaitun ja kuvitellun tilan vuorovaikutuksessa ja saa merkityksensä vain käytön kautta. Saarikankaan (2002, 54–56) mukaan eletty tila on hetkellinen. Olemassaolomme sijoittuu tilaan ja se muotoutuu tilasta. Tila taas muodostuu liikkeistä ja erilaisista tekemisen tavoista (Saarikangas 2002, 55). Tässä jatkuvassa vuorovaikutuksessa siis muodostuu eletty tila. Lefebvre (1991, 39) puhuu esittämisen tilasta, jossa materiaaliset objektit saavat symbolisen merkityksen. De Certeaulle (2013) arjen käytännöt luovat paikasta tilan. Hänelle (em., 173) tila on ”harjoitettu paikka”, missä paikka on jotain pysyvää, suunniteltua ja geometrisesti määriteltyä. Kävelijät muuttavat kadun tilaksi.

Aika liittyy erottamattomasti tilaan. Etäisyydet voidaan ajatella metreinä tai minuutteina. Paikat muuttuvat ajan myötä. Esimerkiksi Tullin alue on jatkuvan muutoksen kourissa. Rakennusprojektit, tietyöt ja remontit muokkaavat reittejä uudennaisiksi, mikä taas vaikuttaa niiden kokemiseen. Tullin alue kymmenen vuotta sitten oli eri kuin Tullin alue nyt. Alue on erilainen myös eri vuorokauden- ja vuodenaikoihin. S-market ja asematunneli ovat kiinni yöllä. Viikonloppuillaan asemanseutu saattaa tuntua turvottomammalta kuin päivällä. Syksyn räntäsateissa kävely tuntuu ankeammalta kuin kesäpäivänä. Fyysinen

ympäristö muuttuu hitaasti, ja tunnelma voi vaihtua hyvinkin äkkiä. Forss (2007, 82) kirjoittaa von Bonsdorffia (1998) mukaillen: *“vieraillessamme paikassa, kohtaamme aina yhden version siitä. Hän [von Bonsdorff] kutsuu tällaista vaihtelua tilanteelliseksi muutokseksi, joka vallitsee pysyvästi”*.

Tullin alue voidaan ajatella sosiaalisesti tuotettuna tilana. Kaupungin rakennusten ja teiden mittasuhteet muotoutuvat ihmisen ruumiillisten käytäntöjen ja mittojen mukaan. Rakennusten ulkonäköön vaikuttaa pintamateriaalien hinta ja saatavuus, arkkitehtoniset trendit ja rakennusten alkuperäinen käyttötarkoitus, joka taas määräytyy ajankohdan tarpeiden mukaisesti. Ajan myötä varastorakennukset on siirretty logistisesti optimaalisempiin paikkoihin ja tehtaat lopetettu kannattamattomina, ja tilalle on tehty pysäköintihalleja, toimistorakennuksia ja kauppoja. Liikennesuunnittelijat, rakennusinsinöörit ja arkkitehdit ovat laskeneet tarkasti kaavojen, karttojen ja tilastojen avulla kustannustehokaimmat vaihtoehdot katujen ja rakennusten koolle ja sijoittelulle. Kaikki paikantuu lopulta ihmisen kehollisuuteen ja tarpeisiin. Kauppakeskus tarjoaa kaupunkilaisille ravintoa, liikuntamahdollisuuksia ja lääkkeitä, ja sen käyttävät ovat tehty sopivan kokoisiksi ihmisen kävelylle. Aluetta voidaan katsoa kartoista ja siihen voidaan viitata puheessa yhteisesti sovituin käsittein. Kaiken tämän keskellä ovat alueen käyttäjät, joista jokainen antaa sille omanlaisensa merkityksen, ja tila syntyy kävelijän käyttäessä ympäristöään eli kävellessä valitsemaansa reittiä pitkin.

2.2 Ympäristön hahmottaminen ja kartoittaminen

Kevin Lynch (1960) kehitti haastatteluihin, piirrostehtäviin, valokuvien katseluun ja kävelykierrokseen perustuvan menetelmän kaupungin hahmottamisen tutkimiseen. Hänen mukaansa ihmiset jäsentävät kaupungin hahmon viiden mielikuvaelementin avulla: Väylät, reunat, alueet, maamerkit ja noodit (Lynch 1960, 47–48). Ihminen havainnoi kaupunkia yleensä liikkeessä, ja väylät ovat monesti tärkeintä mielikuvan muodostamisessa. Väylät ovat havainnoijan kulkemia reittejä, joiden varrelta muut ympäristön elementit havaitaan. Lynchin (1960, 49) mukaan ihmiset, jotka tuntevat kaupungin paremmin, mieltävät kaupungin ensisijaisesti väylien ja niiden suhteiden avulla, kun taas vähemmän kaupunkia tuntevat mieltävät sen suurempien kokonaisuuksien kautta. Reunat taas ovat jonkinlaisia rajoja kahden alueen välillä. Tullin alueen rajoiksi on helppo mieltää isot tiet ja

raiteet. Alueet ovat erottuvia osia kaupungista, joihin henkisesti ”astutaan sisään”. Tutkimuksessani käsittelen Tullia alueena. Maamerkkejä ja noodeja eli solmukohtia käsittelen seuraavissa alaluvuissa.

Lynch yhdistetään usein mielikuvakarttoihin, mutta vaikka hän tutki ihmisten piirtämiä mielikuvakarttoja, hän ei väitä, että ihmisen mielessä olisi kartta, jonka avulla suunnistetaan, vaan hän puhuu yleisemmin kaupungin hahmottamisen yhteydessä mielikuvista (*images*) (Lynch 1960). Mielikuvalla taas voidaan tarkoittaa yleisempää käsitystä paikan luonteesta, joka ei välttämättä liity liikkumiseen tai suunnistautumiseen, joten ehkä siksi mielikuvan perään lisätään usein sana kartta. Mielikuva (*image*), mielikuvakartta (*mental map*) ja kognitiivinen kartta (*cognitive map*) menevät usein sekaisin. Mielikuvakartasta saatetaan puhua myös ihmisen sisäisenä mallina ympäristöstään eli kognitiivisena karttana, joka pohjautuu Tolmanin (1948, Ingoldin 2000, 221 mukaan) rottakokeisiin 1940-luvulla. Tolman päätteli, että ihmiset ja muut eläimet muodostavat mielessään kartan ympäristöstään.

Auran, Horellin ja Korpelan (1997, 105) mukaan ”*jokaisen yksilön on kyettävä suunnistautumaan ympäristössään, jotta siihen voisi kiinnittyä. On tiedettävä, missä eri toimintapaikat fyysisesti sijaitsevat ja miten ympäristö ylipäättään fyysisesti rakentuu. On siis luotava ympäristöstä mielikuvakartta*”. Ingold (2000, 219–242) ja Tuan (2001, 67–84) kuitenkin kritisoivat tätä näkemystä mielikuvakartoista (tai kognitiivisesta kartasta). Tuanin mukaan spatiaalinen tietämys (*spatial knowledge*) eli esimerkiksi taito piirtää kartta alueesta ei ole arjen liikkumisessa tärkeää, vaan tärkeämpää on taito (*spatial skill*) löytää ja muistaa reitit. Ihminen saattaa olla hyvä suunnistamaan ympäristössään, mutta huono opastamaan muita. Tuanin (2001, 70) mukaan ihmiset eivät ole arjessaan niin riippuvaisia visuaalisista vihjeistä ympäristössä tai kognitiivisista kartoista kuin usein ajatellaan, vaan kuljemme oppimalla liikesarjoja maamerkiltä toiselle. De Certeau (2013, 175) mukaan kuvailemme asuntoa tai katuja useimmin reittien avulla. Esimerkiksi tiettyyn paikkaan pääsemiseen annetaan ohjeet eli mihin suuntaan kävellä ja kuinka kauan, eikä siis kuvailla missä jokin paikka sijaitsee.

Kartta on huono metafora ympäristön hahmottamiselle. Emme näe ympäristöä karttamaisesti ylhäältä päin tai sarjana pysyviä kuvia. Hahmotamme maailman liikkeessä vaihtuvina näkyminä, joiden läpi kuljetaan, kunnes edellinen näkymä sulkeutuu ja uusi avautuu. Kartoitamme eli lisäämme tietämystämme ympäristöstä jatkuvasti samalla kun kuljemme

(Ingold 2000, 230–231). Pystymme näkemään tilan mielessämme yhtä aikaa kaikkialta, emmekä vain tietystä kuvakulmasta. Ingoldin (2000, 220) mukaan mielikuvakarttateoriassa oletetaan, että meillä on valmiina mielessämme alueen kartta, jota ”luemme” liikuessamme. Tämä tarkoittaa reitin suunnittelua sijainnista toiseen tilassa, jossa itse siirtyminen on yksinkertaisen suoraviivainen suoritus. Mielikuvakarttanäkemyks myös aliarvioi välittömän havainnoinnin merkitystä. Ingold (2000, 219–220) puhuu kartan lukemisen sijaan kartoittamisesta (*mapping*), ja käyttää käsitettä *wayfinding*, joka tarkoittaa liikkumista paikasta toiseen alueella, jossa paikat muodostuvat liikkeiden solmukohtiin. Opimme ympäristöstämme jatkuvasti liikuessamme, ja liikkeiden säätämiseen vaikuttaa aikaisempi kokemuksemme ympäristöstä sekä jatkuva havainnointi. Sijaintimme eli fyysiset koordinaattimme maapallon pinnalla eivät ole tärkeitä tutussa ympäristössä, vaan tärkeämpää on paikan nimi, historia ja siihen liittyvät kokemukset, sekä muistot edellisistä liikkeistämme, jotka toistamalla voimme löytää paikasta toiseen. Kartoista on myös poistettu selkeyden vuoksi kaikki kokemuksiin, säätilaan, pintaan, tapahtumiin ja ihmisiin liittyvä, kun taas mieli toimii juuri päinvastoin. Mitä enemmän muistamme yksityiskohtia, sitä selkeämmin voimme hahmottaa tilan (Ingold 2000, 242).

Ajallisuus liittyy vahvasti siirtymään näkymien välillä, ja Ingold (2000, 238) vertaakin reitin muistamista musiikkiteoksen muistamiseen. Teemat toistuvat järjestyksessä ajassa ja tilassa. Tästä voi löytää yhteyden Auran (1989) episodi-käsitteeseen. Episodilla tarkoitetaan liikuttaessa saatavaa yhtenäistä esteettistä kokemusta tietyllä aikavälillä. Episodi voidaan rakentaa henkilökohtaisella reittivalinnalla esimerkiksi iltakävelyllä, ja sen kokeminen vaatii herkistymistä ympäristölle. Episodin alkuun liittyvät odotukset tulevasta, ja sen loppuun muistikuvia koetusta. Auran ym. (1997, 112–117) mukaan arkkitehtuurissa puhutaan tilojen virtaavuudesta. Jatkuvat, harmonisesti toisiinsa liittyvät tilat tekevät liikkumisesta kiinnostavan kokemuksen. Esimerkkinä ovat vanhat kaupungit, joissa vaihtelevat aukiot ja kapeat kujat, joiden rajattu tila on helppo hahmottaa. Niissä näkymät ilmestyvät esiin vaihteittain liikkeen edetessä.

2.3 Maamerkkien havainnointi

Maamerkit ovat havaitsijan toiminnalle ulkopuolisia viittauskohteita. Ne voivat olla kaukaa erottuvia luontokohteita tai rakennuksia, tai pienempiä kylttejä, ovenkahvoja tai muita yksityiskohtia. Tutkimuksessani maamerkit ovat ympäristön ei-toiminnallisia elementtejä, joihin haastateltavat kiinnittivät erityistä huomiota.

Maamerkkien avulla voi ottaa suunnan tai Tuania (2001, 70) mukailleen tarkistaa liikesarjan onnistumisen. Lynchin (1960, 95–99) mielestä hyvällä liikkumisreitillä tulee olla jatkuvuutta, selkeät alku- ja päätepisteet ja jaksottumista. Maamerkit kuten aukiot, puut, vaihtelevat julkisivut ja kauppojen näyteikkunat tai esimerkiksi poikkikadut, jaksottavat kävelyä ja antavat sille rytmin, joka tekee kävelystä kiinnostavampaa ja antaa etenemisen tunteen. Maamerkit ovat myös havaittavia visuaalisia ärsykeitä, jotka voivat tuottaa katsojalle positiivisia tai negatiivisia elämyksiä. Ne yksinkertaisesti lisäävät ympäristön kiinnostavuutta. Kuitenkin kävellessä arkkitehtonisia yksityiskohtia tärkeämpänä pidetään kolmiulotteisia muotoja ja rakennusten sijoittelua (James 1995, Zachariasin 2009, 10 mukaan). Liian järjestynyt ympäristö koetaan monotonisena, kun taas liian kompleksinen tuntuu kaoottiselta (Zacharias 2009, 11).

Jan Gehl (2010) puhuu kaupunkisuunnittelussa ihmisen mittakaavasta. Kävelijän vauhti (noin viisi kilometriä tunnissa) luo tilan kokemiselle erilaisen lähtökohdan kuin pyöräilijälle tai autoilijalle, jotka eivät pysty erottamaan niin paljoa yksityiskohtia ympäristöstä. Autoilijan mittakaavan mukaan rakennetut kaupungit ovat tylsiä kävellä. (em. 43–46.) Kävelijän katse on yleensä suunnattuna suoraan eteenpäin tai hieman alaspäin, jolloin kiinnitämme kadulla kävellessä huomiota lähirakennusten pohjakerrokseen (em. 33). Gehlin mukaan 500 metriä pidetään yleisesti helposti käveltävänä etäisyytenä. Tähän vaikuttavat tietenkin kävelijän preferenssit ja fyysinen kunto, mutta myös ympäristön kiinnostavuus. Tylsässä ympäristössä 200 metriäkin voi tuntua väsyttävältä. Kaupunkikeskusten pinta-alat ovat yleensä neliökilometrin luokkaa eli maksimissaan kilometrin kävelyllä voi saavuttaa tärkeimmät palvelut. (em. 121.) Tampereella Hämeenkatu on kilometrin mittainen.

Maamerkit ovat usein historiallisia rakennuksia. Historialliset rakennukset katukuvassa lisäävät ihmisten tietoisuutta julkisesta tilasta muunakin kuin kaupallisena ilmiönä (Zacharias 2009, 10). Monet ihmiset pitävät vanhoista rakennuksista ympäristössään.

Forssin (2007, 84) mukaan paikan ajallinen syvyys ilmenee rakenteiden patinoitumisena eli merkinä ajan kulumisesta. On mielipidekysymys pitääkö uudesta ja kiiltävästä vai vanhasta ja patinoituneesta, mutta monia ihmisiä kiehtovat merkit elämisestä vanhoissa paikoissa. Historialliseen ulottuvuuteen kuuluu paikkaan liittyvien historiallisten tapahtumien lisäksi myös vanhanaikaiset rakennustyyli ja -materiaalit, joiden havaitseminen vaatii jonkinlaista esitietämystä arkkitehtuurista.

Kaupat ja palvelut reitin varrella lisäävät kävelyn houkuttelevuutta (Brown, Werner, Amburgey & Szalay 2007 ja Zacharias 2009, 11). Sen lisäksi, että palvelut antavat mahdollisuuden ostosten tekemiselle ja virkistäytymiselle, niiden näyteikkunat lisäävät esteettisiä virikkeitä katukuvaan ja voivat toimia maamerkkeinä ja reittiä jaksottavina tekijöinä. Gehl (2010, 75–81) pitää mielenkiintoisia näyteikkunoita tärkeänä katutilan viihtyisyyden kannalta ja kritisoi liian pitkiä ja umpeen teipattuja kauppojen julkisivuja. Kivijalkakaupat luovat alueelle positiivista imagoa ja toiminnallisuutta. Jane Jacobsin (1961, 36–37) mukaan palvelut lisäävät myös turvallisuutta kaduilla, koska ne lisäävät katujen käyttäjiä, ja liikkeiden omistajat haluavat pitää huolta alueensa turvallisuudesta.

Kasvillisuus koetaan lähes poikkeuksetta positiivisena tekijänä kaupunkitilassa. Kasveja on miellyttävää katsella ja kadunvarsien puut toimivat myös reittiä jaksottavana tekijänä. Luonnonelementtejä pidetään elvyttävinä ja stressiä vähentävinä tekijöinä (Aura ym. 1997). Taideteokset toimivat maamerkkeinä, ja ne saattavat inspiroida asukkaita, sisältää symbolisia merkityksiä ja vahvistaa alueen identiteettiä (Junttila 1995, Söderströmin 2012, 36 mukaan). Tapahtumajulisteet kertovat eläväisestä kaupunkikulttuurista. Seliger (2008, Söderströmin 2012, 36 mukaan) kutsuu seinien ja kylttien pinnoilla olevia mainoksia, ilmoituksia, graffiteja yms. kaupunkigrafiikaksi.

2.4 Kävelijän noodit vastaan kävelijän epätila

Lynchin (1960, 48) mukaan noodit eli solmukohdat ovat strategisia pisteitä tai paikkoja, joihin havainnoitsija kulkee. Ne voivat olla reittien risteymiä, paikkoja, joiden kautta siirtyään toiseen paikkaan tai tiettyjen toimintojen keskittymiä, joihin voidaan viitata. Itse käsittelen noodia Lynchiä mukaillen laajemmin kuin vain liikenteen solmukohtana. Tutkimuksessani kävelijöiden noodeissa on erityisen tärkeää muiden ihmisten näkyvyys ja mahdollisuus kohtaamisille. David Seamonin (1979, 55–59) mukaan paikkojen voidaan

käsittää muodostuvan useiden ihmisten tila-aikarutiinien kohtaamisissa. Kun kuljemme pidemmän aikaa samoja reittejä samoihin aikoihin, saattaa tila-aikarutiinimme kohdata muiden tila-aikarutiineja, ja alamme vähintäänkin tunnistamaan muita ihmisiä. Seamon (1979, 56–57) puhuu ”paikkabaletista” (*place ballet*), ja hänen mukaansa suunnittelussa tulisi tukea rutiinien muodostumista ja niiden kohtaamista elävän katutilan ja kaupungin luomiseksi. Paikkabaletit voivat olla yksittäisiä eristyneitä toimintojen keskittymiä, tai ne voivat muodostaa yhteen liittyneinä suurempia kokonaisuuksia (Seamon 1979, 144). Muiden ihmisten näkyvyys ja merkit julkisesta toiminnasta ovat vetovoimatekijöitä ja voivat olla reitinvalinnassa tärkeämpiä kuin arkkitehtuuri (Zacharias 2009, 11). Toisaalta etenkin kiireessä väenpaljous voi olla häiritsevää.

Rautatieasemien seudut ovat tärkeitä noodeja kaupungeissa. Joukkoliikenteen solmukohdat ovat Bertolinin (1999, 200) mukaan harvoja paikkoja kaupungeissa, joissa erilaiset ihmisryhmät kodittomista toimitusjohtajiin kohtaavat fyysisesti. Niitä ei voi siis kehittää vain saavutettavuuden kannalta, vaan myös ihmisten kohtaamisen mahdollisuuksia tulee tukea. Bertolinin (1999) noodipaikka -mallissa arvioidaan noodia saavutettavuuden ja toimintojen tiheyden ja monipuolisuuden kannalta. Tasapainoisessa noodipaikassa on tarpeeksi toiminnallisuutta vastaamaan ihmispaljoutta eli potentiaalia kohtaamisille. Palvelut toimivat maamerkkien lisäksi noodeina. Ihmiset voivat sopia tapaamisia kahviloihin ja baareihin ja tila-aikarutiinit voivat kohdata ruokakaupoissa. Palvelut myös vetävät ihmisiä tekemään ostoksia ja viihtymään, ja siten lisäävät ihmisiä kaduille ja ostoskeskuksiin, joissa tila-aikarutiinit voivat kohdata.

Reittien risteyskohdat ovat luontevia kohtauspaikkoja ihmisille ja Whyten (2009, 8–9) havaintojen mukaan kävelyvirtojen keskelle jäädään usein juttelemaan, vaikka rauhallisempiakin paikkoja olisi lähellä. Ihmisten reitit risteävät usein aukioilla. Ihmisen sosiaalinen näkökenttä ulottuu Gehlin (2010, 38) mukaan noin 100 metriin. Tältä etäisyydeltä pystytään usein vielä seuraamaan urheiluotteluita, ja yleensä voimme tunnistaa toisen ihmisen noin 50–70 metrin etäisyydeltä. Euroopan vanhojen kaupunkien aukiot ovat yleensä tätä kokoluokkaa. Aukion reunasta pystyy havainnoimaan liikkeen ja tapahtumat aukiolla, ja kesemmälle mentäessä pystyy tunnistamaan muut ihmiset aukiolla. (Gehl 2010, 38.) Ihmisten näkyvyys kadulla eri vuorokauden aikoina ja näkyvyys asunnoista kaduille lisäävät myös turvallisuutta, koska ihmiset pitävät kaduilla tapahtuvan toiminnan ja muiden ihmisten tarkkailusta, mikä vähentää tarvetta vartijoille ja kameroille (Jacobs 1961, 29–54).

Mikäli noodipaikkaa kehitetään pelkän liikenteellisen saavutettavuuden kannalta, on uhkana epäpaikkojen muodostuminen (Bertolini 1999). Marc Augé (1995) kuvaa globalisaation tuottamia kulutuksen ja lähtemisen tiloja, kuten moottoriteitä, kauppakeskuksia, lentokenttiä ja hotelleja epäpaikoiksi (*non-place*). Epäpaikalla ei ole historiallista syvyyttä, vaan se on jatkuvasti nykyhetkessä. Epäpaikat eivät sisällä paikkakokemusta tukevia elementtejä, eikä niiden arkkitehtuuri ota paikallisuutta huomioon. Ne voivat periaatteessa sijaita missä vaan. Epäpaikoissa olemisella on oltava jonkinlainen funktio, esimerkiksi kuluttaminen, ja ne ovat usein läpikulkupaikkoja. Esimerkiksi lentokentän tarkoitus on toimia lähtöasemana toiseen paikkaan.

Jacobs (1961) kritisoi tapaa suunnitella funktioiltaan yksipuolisia alueita, esimerkiksi toimistoalueita tai asuinalueita, joiden katuelämästä tulee olematonta. Jacobs kannattaakin toimintojen sekoittumista eläväisen katukuvan luomiseksi. Hän puhuu rajatyhjiöistä (*border vacuums*), joilla tarkoitetaan suurten teiden tai raiteiden ympäristöjä tai niiden rajamia suuria yksipuolisia alueita (em. 257–269). Tampereella ratapiha erottaa Tullin alueen keskustasta ja Itsenäisyydenkatu Tammelasta, mikä vaikeuttaa kävelyä alueiden välillä. Tullin historia raiteiden läheisyyteen muodostuneena varastoalueena ja myöhempana toimistoalueena on tehnyt sen katuelämästä hiljaista. Monenlaisista epämääräisistä, epämiellyttävistä, alikäytetyistä ja ”kuolleista” urbaaneista tiloista, kuten tyhjiä aukioista, pysäköintialueista, slummeista, suurista autoteistä, pilvenpiirtäjien välisistä alueista ynnä muista tiloista, joista puuttuu urbaani katuelämä, käytetään monenlaisia käsitteitä, jotka tarkoittavat osittain samaa. Fieldsin (2005, 23) mukaan esimerkiksi ”*dead zone*” (Lanken 1989), ”*lost space*” (Trancik 1986) ja ”*anonymous space*” (Ford 2000) tarkoittavat suunnilleen samaa ilmiötä.

Periaatteessa lähes koko Tullin aluetta voisi Augéa (1995) mukaillen kuvata epäpaikkana, koska se määrittyy vahvasti välitilana, ja se on jatkuvassa muutoksen tilassa. Tullin alueella ei ole selvää identiteettiä. Haastateltavat eivät osanneet yhdistää Tullin aluetta keskustaan eikä kampukseen, vaan se määrittyi kiireisenä läpikulkupaikkana. Ostoskeskus, tornihotelli, Business-parkin toimistotilat, autotunneli ja pysäköintialueet ovat tyypillisiä epäpaikkoja. En tee kuitenkaan jyrkkää eroa paikan ja epäpaikan välille, koska paikkakokemus on luonnollisesti täysin henkilö- ja tilannekohtaista, ja toisen paikka voi olla toisen epäpaikka. Epäpaikan kunnollinen määrittely vaatisi myös paikasta keskustelua, jota olen yrittänyt tarkoituksella välttää, jotta tutkimus ei paisuisi liikaa. Puhunkin enemmän kävelijän epätilasta, joka vertautuu paremmin aiemmin mainittuun De Certeauun (2013, 172–

173) tilan määritelmään. Kävelijän epätilalla tarkoitan siis tilaa, jolla ei ole merkitystä haastateltavalle, tai se koetaan jotenkin luotaantyöntäväksi. Epätila voidaan tässä tapauksessa tulkita tai havaita kokijan näkökulmasta jonkun muun tilaksi. Parkkialueet ja rakennustyömaat ovat selkeimpiä epätiloja. Parkkialueet ovat autojen säilytystilaa ja rakennustyömaat ovat työskentelyn tilaa, jonne ulkopuoliset eivät saa yleensä edes mennä.

2.5 Ajan säästäminen ja rutiini

Liikkuessamme koemme tilan ja ajan yhtä aikaa. Tila tarkoittaa tässä että liikkumiselle ei ole fyysisiä rajoitteita ympäristössä, ja aika koetaan raajoja liikuttaessa lihaksen jännittämisen ja vapauttamisen välinä (Tuan 2001, 118). Käveleminen on ajallinen toiminto. Monesti on informatiivisempaa ilmaista välimatka minuutteina kuin metreinä. Kävelyn lisäämistä tukevissa kampanjoissa on Middletonin (2009, 1945) mukaan yleensä keskitetty pääasiallisesti ajansäästämisnäkökulmaan. Ihminen toimii kuitenkin vajavaisen tiedon varassa, ja harva ottaa kellosta aikaa arkikävelyssään. Ajan kokeminen on eri asia kuin kellon viisarin siirtyminen, ja Middletonin (em., 1943) mukaan ei voida puhua vain yhdestä ajasta, vaan useista ajallisuuksista, jotka muotoutuvat eri tilanteissa. Odottaessa aika tuntuu kuluvan hitaasti. Yleensä vasta esimerkiksi liikennevaloissa tai hitaammin kävelevän takana odottaessa tullaan tietoisiksi ajan kulumisesta (em., 1951–1952). Kävelyä ei voida ajatella pelkästään siirtymisenä paikasta toiseen, vaan esimerkiksi työpaikalle kävellessä saatetaan tehdä ajattelutyötä helpommin kuin ruuhkaisessa bussissa. Täten kävely ei ole hukkaan heitettyä aikaa, vaan se voi olla siirtymisen ohella oleskelua, työskentelyä, sosiaalista kanssakäymistä tai kuntoilua. (em., 1958.)

Reitinvalinta kaupungissa kävellessä voidaan nähdä sarjana mikrotason päätöksiä. Kävelijän pitää valita mistä kääntyä seuraavaksi ja päättää vaihtaako kadun puolta. Näihin päätöksiin vaikuttavat muistot ja välittömästi havaittavat ympäristön elementit. Eksymisen välttämiseksi pienet muutokset suunnassa ovat yleisempiä kuin suuret. (Zacharias 2009, 9–10.) Yleisimmillään voidaan sanoa, että päämäärätietoisien kävelijän pääasiallisena tavoitteena on minimoida reitin pituus. Avoimet tilat antavat mahdollisuuden oikomiselle. Muuttuvat tekijät, kuten lumipenkat, tietyöt tai vaikkapa kauppakeskusten aukioloajat, tuovat kuitenkin lisähaastetta reitin pituuden minimointiin. Kävelijät ovat taitavia oikomaan ja siten säästämään aikaa ja energiaa. Nurmikoille ja lumihangille ilmestyvät polut

ovat hyviä esimerkkejä tästä. Gehlin (2010, 127) mukaan suoraan päämäärää kohti kävelminen on luontainen reaktio, ja hän pitää suunnittelijoiden suosimien suorien kulmien ja nurmikoille muodostuvien oikopolkujen ristiriitaa koomisena. De Certeau (2013) puhuu arjen taktiikoista, joilla ei ole omaa paikkaa, vaan ne tapahtuvat aina toisen paikassa:

”Asuminen, liikkuminen, puhuminen, lukeminen, kaupassa käyminen ja ruuan laittaminen – tällaisissa toimissa tuntuu olevan samoja piirteitä kuin juonissa ja taktisissa yllätyksissä: ne ovat ”heikon” hyviä vetoja ”vahvan” pystyttämän järjestyksen sisällä, taitoa iskeä toisen kentälle, metsästäjien oveluutta, ohjailtavaa ja monimuotoista liikkuvuutta, juhlallista, runollista ja sotaisaa löytämistä” (De Certeau, suomentanut Kilpeläinen, T. 2013, 78).

Ylhäältä päin katsottuna kaupunki muuttuu ”fiktioksi”, jonka kartografit, suunnittelijat ja urbanistit ovat kuvitteellisella ”kaikkinäkevällä silmällään” luoneet (De Certeau 2013, 143–144). Katutasolla kävelijät soveltavat kaupunkia käytäntöön. He luovat tilaa tavoilla, joita ei pystytä kontrolloimaan tai ennakoimaan. Taktiikat tapahtuvat spontaanisti ja tarttuvat mahdollisuuksiin (De Certeau 2013, 75). Esimerkiksi Tullin läpi tuskin on tarkoitettu käveltävän sieltä, mistä haastateltavani kävelevät, vaan erikoiset reitit ovat osa arjen kekseliäisyyttä. Taktiikkaa voi olla esimerkiksi kastumisen välttäminen sateisella kelillä, nopeimmalta tuntuvan reitin löytäminen oikomalla, tai mukavimman reitin löytäminen epämukavalla alueella.

Arjessa liikkuminen tapahtuu kuitenkin hyvin rutiininomaisesti. Ihminen pystyy suorittamaan lähes tiedostamatta monimutkaisiakin operaatioita toistojen avulla. Monet lähtevät samaan aikaan aamusta liikkumaan samaa reittiä töihin tai kouluun. Liike tapahtuu pre-reflektiivisen tiedon avulla, jolloin liikkeitä ja reittejä ei tarvitse suunnitella joka kerta uudelleen, mikä säästää energiaa (Seamon 1979, 44). Rutiinin muodostuminen tiettyihin toimintoihin tekee siis arjestamme tehokkaampaa, ja laskeinkin rutiinin osaksi tehokkuuden kokemista myöhemmin analyysissäni.

Maurice Merleau-Pontyn (1962) mukaan ruumis ei ole vain objekti, jota mieli liikuttaa, vaan hän puhuu ruumiista subjektina (*body-subject*). Ruumis ei vain vastaanota aistimuksia ympäristöstä ja reagoi niihin, vaan se toimii intentionaalisesti. Ruumis oppii vain tois-

tamalla toimintoja, ja pystyy sopeutumaan nopeastikin pieniin muutoksiin, mutta suuremmissa muutoksissa se tarvitsee aikaa (Seamon 1979, 47–49). Ajatus ruumiista, jolla on oma tahto mielen yli saattaa kuulostaa erikoiselta, mutta fenomenologisesti ajateltuna koemme asian juuri näin. Puhumme kuinka ”jalat vievät” tai sormet liikkuvat ”automaattisesti” näppäimistöllä. Havainnoinnin laatu ja intensiteetti saattaa vaihdella, ja kävelijä voi uppoutua omiin ajatuksiinsa, mutta ruumis pitää yhteyden ulkopuoliseen maailmaan (Seamon 1979, 117). *”[J]okapäiväisenä kokemuksena kävely on yhtä huomaamatonta kuin hengittäminen tai puhuminen. Saattaa olla, että kävelyn itsestänselvyyteen havahdtaa vasta, kun jalat menevät alta”* Jokinen, Asikainen ja Mäkinen (2010, 255) kirjoittavat. Rutiinin rikkominen koetaan arjessa liikkuesssa usein epämiellyttävänä (Seamon 1979, 49). Tilanteessa, jossa esimerkiksi totuttu reitti onkin katkaistu, kognitio tulee väliin, ja täytyy opetella uusi reitti. Toisaalta rutiinin tarkoituksellinen rikkominen voi olla virkistävää. Toisto ja rutiini vähentävät Seamonin (1979, 119) mukaan yhteyttä ympäröivään maailmaan, jolloin ympäristökokemukset vähenevät olemattomiin. Sopivan vahva rutiini antaa mahdollisuuden tarkkailla ympäristöä ilman, että omaa reittiä tarvitsee suunnitella jatkuvasti, mutta jättää kuitenkin mielenkiinnon ympäristön tarkkailuun.

Myöhemmin analyysissäni käsittelen reitin tehokkuuden kokemusta ajan- ja energiansäästön eli reitin nopeuden, pituuden ja suunnan kokemuksen sekä rutiinin kokemuksen avulla. Kävelyreitikkokokemuksen raamina toimii Tullin alue, jolle erityisyyttä luo suunnitelmattomuus, joka mahdollistaa kaupungin luovan käytön ja tavat etsiä mukavimmilta ja tehokkaimmalta tuntuvia reittejä.

2.6 Suojaava katutila

Gehlin (2010, 239) mukaan katutilan tulisi suojata kävelijää liikenteeltä ja onnettomuuksilta, ikävältä ilmastolta ja ikäviltä aistikokemuksilta (äänet, saasteet, pöly ja lika). Käveltävyyden arviointiin tehty työkalu Irvine-Minnesota Inventory listaa 162 alueiden käveltävyyden vaikuttavaa tekijää jaoteltuina neljään kategoriaan: saavutettavuus, miellyttävyys, suoja liikenteeltä ja suoja rikollisuudelta (Day, Boarnet, Alfonzo & Forsyth 2006). Liikenteen melu vaikuttaa jalankulkijan käytökseen ja havainnointiin. Kovat äänet vähentävät ympäristön havainnointia, ja kävelijä muistaa vähemmän yksityiskohtia ympäristöstään, kävelee nopeammin ja katselee vähemmän ympärilleen (Zacharias 2009,

11). Lämpötilan on havaittu vaikuttavan jalankulkijoiden määrään ja nopeuteen. Lämpötilan noustessa kahdesta lämpöasteesta kahteenkymmeneen jalankulkijoiden määrä kaduilla tuplaantuu (Gehl 1980, Zachariasin 2009, 11 mukaan), ja kylmällä ihmiset kävelevät nopeammin (Gehl 2010, 120). Korkeammissa lämpötiloissa ihmiset taas alkavat etsiä varjoa. Suomen ilmastossa lämmitetyt sisätilat voivat vaikuttaa positiivisesti kävelykokemukseen.

Suojan voi käsittää konkreettisenä suojana epämiellyttäviltä ilmiöiltä ympäristössä, mutta myös suojaisuuden tuntua luovana elementtinä. Tyhjät suuret aukeat paikat koetaan usein pelottaviksi, kuten myös suljetut tilat, joista on rajalliset ulospääsymahdollisuudet (Koskela 1995, Söderströmin 2012 mukaan). Gehl (2010, 75–81) puhuu talojen julkisivuista reunoina, joissa rakennus ja kaupunki kohtaavat. Reunat rajaavat tilan ja luovat järjestyksen, mukavuuden ja turvallisuuden tunnetta. Ihmiset seisoskelevat usein seinien vieressä, koska selusta tuntuu turvatulta, ja seinät suojaavat tuulelta. (Gehl 2010, 75.) Suoja luo myös mahdollisuuden kävelijän noodeille. Kukapa haluaisi pysähtyä juttelemaan tai odottelemaan kylmään tuuleen, sateeseen tai liikenteen meluun.

Myöhemmin analyysissäni käsittelen ympäristön kokemuksellisia elementtejä jaoteltuna liikenteeseen, suojaan, maamerkkeihin ja noodeihin. Käsittelen myös reittikokemusta kävelijän epätilan käsitteen kautta. Kävelijän epätilasta puuttuvat kokemukselliset elementit lukuunottamatta muuta liikennettä eli autoja ja polkupyöriä, mikä tekee siitä tylsää, torjuvaa tai epämiellyttävää. Elementit voidaan havaita aistein, kuten esimerkiksi näyttävä kirkko edessäpäin, ihmisiä kävelemässä eri suuntiin risteyksessä ja lämpimät sisätilat ostoskeskuksessa. Jokainen antaa havaituille elementeille oman merkityksensä.

3 Menetelmät ja aineisto

3.1 Kävelyhaastattelu

Kävelyhaastattelu on luonteva tapa kerätä aineistoa tutkimukseeni, koska tutkin kävelyreittikokemusta. Jokisen ym. (2010, 256–260) mukaan kävelyhaastattelussa haastatteli kävelee haastateltavan kanssa ja kokee yhdessä ympäristösuhteisiin liittyviä ilmiöitä. Tutkija oppii havainnoimalla, haastattelemalla ja kokemalla enemmän kuin tavallisessa istumahaastattelussa, ja haastateltava pääsee osallistumaan enemmän. Kävelyn aikana koetut ja nähdyt asiat virkistävät yleensä haastateltavan muistia, ja haastatteli pääsee eläytymään kokemuksiin, tapahtumiin ja tarinoihin liittyen paikkaan, luonnonilmiöihin ja sosiaalisiin suhteisiin. Kävelyhaastattelu sopii Jokisen ym. mukaan erityisesti ihmisen arki kokemuksen tutkimiseen, koska kävelyyn keskittyessä haastateltava pystyy luontevammin kertomaan arkielämästään kuin istumahaastattelussa. Tutkija pääsee käsiksi siihen, mitä ihmiset oikeasti tekevät omassa ympäristössään, ja näkee edessään asiat, joista puhutaan. (em., 256.) Kävelyhaastattelulla voidaan tutkia itsestäänselvyyksiä ja rutiineja, jotka ovat Alasuutarin (2007, Jokisen ym. 2010, 257 mukaan) mielestä yhteiskuntatieteen omimpia tehtäviä.

Kävelyhaastattelulla ei vain kerätä materiaalia, vaan se on tutkimusmenetelmä ja metodologinen lähestymistapa. Kävellessä saavutetut kokemukset voivat kuitenkin olla tutkijalle yhtä tärkeitä aineistolähteitä kuin nauhoitetut keskustelutkin. (Lee & Ingold 2006, Jokisen ym. 2010, 257 mukaan.) Jokinen ym. (2010, 258) jäsentävät kolme kävelyhaastattelun tapaa. Ensimmäinen tapa on Margarethe Kusenbachin (2003, Jokisen ym. 2010, 258 mukaan) kehittämä mukana kulkemisen menetelmä (*go-along*), jossa tutkija liittyy ”lennosta” haastateltavan seuraan tämän toimittaessa arkipäiväisiä asioitaan ja kulkee täysin haastateltavan ehdoin. Toinen tapa on sopia kävelystä etukäteen ja pyytää haastateltavaa kulkemaan jonnekin niin kuin tavallisestikin kulkisi. Kolmas tapa on kokeellisesti tapa, jossa haastateltavalle annetaan jonkinlainen tehtävä suoritettavaksi. Omat kävelyhaastatteluni ovat lähimpänä toista tapaa, eli sovin haastattelut etukäteen ja kävelyn alku- ja päätepisteet olivat valmiiksi valittuna. Toisaalta osassa kävelyistä haastateltava oli matkalla kotiinsa tai kaupungille asioimaan, joten haastatteluissa on myös hieman mukana kulkemisen menetelmää.

Kävelyhaastattelua voidaan soveltaa monella alalla. Kevin Lynch tutki jo 1950-luvulla kaupunkilaisten ympäristösuhteita korttelikävelyiden avulla (Lynch & Ravkin 1995, Jokisen ym. 2010, 257–258 mukaan). Lisäksi kävelyhaastattelun menetelmää käytetään mm. matkailun ja virkistyskäytön, ympäristöaktiivisuuden, kaupunkirakentamisen ympäristövaikutusten ja reittien käveltävyyden tutkimiseen. Pohjoismaissa kaupunkisuunnittelijat ovat jo pitkään järjestäneet asukkaille avoimia, ohjattuja kävelykierroksia. (Jokinen ym. 2010, 258.)

Kävelyhaastattelussa haastateltavien yhteismäärä on yleensä pieni, mutta heiltä yritetään saada syvällistä tietoa. Kävelyhaastattelu on siis yksi keino tehdä tapaustutkimus, jossa tarkoitus ei ole pyrkiä samantapaiseen yleistettävyyteen kuin vaikkapa survey-tutkimuksessa. Kävelyhaastatteluja voidaan tehdä joustavasti sitä mukaa kuin lisääaineistoa tarvitaan, ja tapaus alkaa saada hahmonsä tutkimusprosessin edetessä. (Jokinen ym. 2010, 258–259.)

3.2 Aineisto

Ensimmäisen kerran olen paneutunut Tullin alueella kävelyyn syksyllä 2010 aluetieteen syventävällä paikkatietojärjestelmät-kurssilla, jossa teimme opiskelijakollegani Hanna Mennan kanssa pienen harjoitustyön aiheesta. Teimme kävelyhaastattelun pienen ryhmän kanssa, valokuvasimme aluetta ja merkitsimme reitin GPS:llä. Tästä ryhmäkävelyhaastattelusta ilmeni, että aluetta ja sen reittejä pidettiin hyvin sekavina. Osan graduni kävelyhaastatteluista tein kevättälvella 2013 osana Johtamiskorkeakoulun Strateginen kaupunkikehittäminen -kurssin harjoitustyötä opiskelijakollegani Eero Haravan kanssa. Kurssin tavoitteena oli tuottaa kokemuksellista tietoa Tampereen kaupungin valmisteilla olevaan keskustan strategiseen osayleiskaavaan. Näissäkin haastatteluissa sokkeloisuus ja sekavuus olivat avainsanoja Tullin alueesta puhuttaessa. Tutkimukseni rajautuu vain alueen jo ennalta tunteviin opiskelijoihin, mutta voidaan olettaa, että jos alue näyttäytyy heillekin sekavana, niin sekava se on myös ensimmäistä kertaa Tampereelle rautatieasemalta saapuvalle vierailijalle.

Haastateltavat etsittiin Tampereen yliopistolta. Haastateltavat ovat puolittutuja, jotka valikoituivat satunnaisten kohtaamisten ja yhteisen kielikurssin kautta haastateltaviksi, ja ainoana kriteerinä oli se, että väli yliopistolta rautatieasemalle oli heille tuttu ja osa arkielämää. Haastateltavia ei ollut vaikea löytää, sillä vain yksi pyytämistäni henkilöistä kertoi, ettei kävelyä kyseistä väliä osana koti- tai asiointimatkaa. Haastateltavien kokemus vaihteli noin seitsemästä kuukaudesta kuuteen vuoteen opiskelua, ja tällä ajalla Tullin ja yliopiston välille oli muodostunut reittejä, joiden käyttö vaihteli lähes päivittäisestä kotimatkarutiinista viikoittaiseen kaupungilla asiointiin. Reitin alku- ja päätepisteet olivat valmiiksi määritettyjä, mutta haastateltava sai itse valita reitin. Haastattelija lyöttäytyi kävelijän seuraan tälle tutulla reitillä ja haastatteli, viritteli keskustelua sekä tarkkaili tätä kävelyn ajan. Haastateltavaa pyydettiin kiinnittämään huomiota tuntemuksiinsa kävelyn aikana, perustelemaan reittivalintojaan, sekä kertomaan havainnoistaan, kokemuksistaan ja muistoistaan liittyen alueeseen. Lopuksi haastattelija käveli samaa reittiä takaisin, merkitsi reitin karttaan, sekä otti valokuvia keskustelluista kohteista.

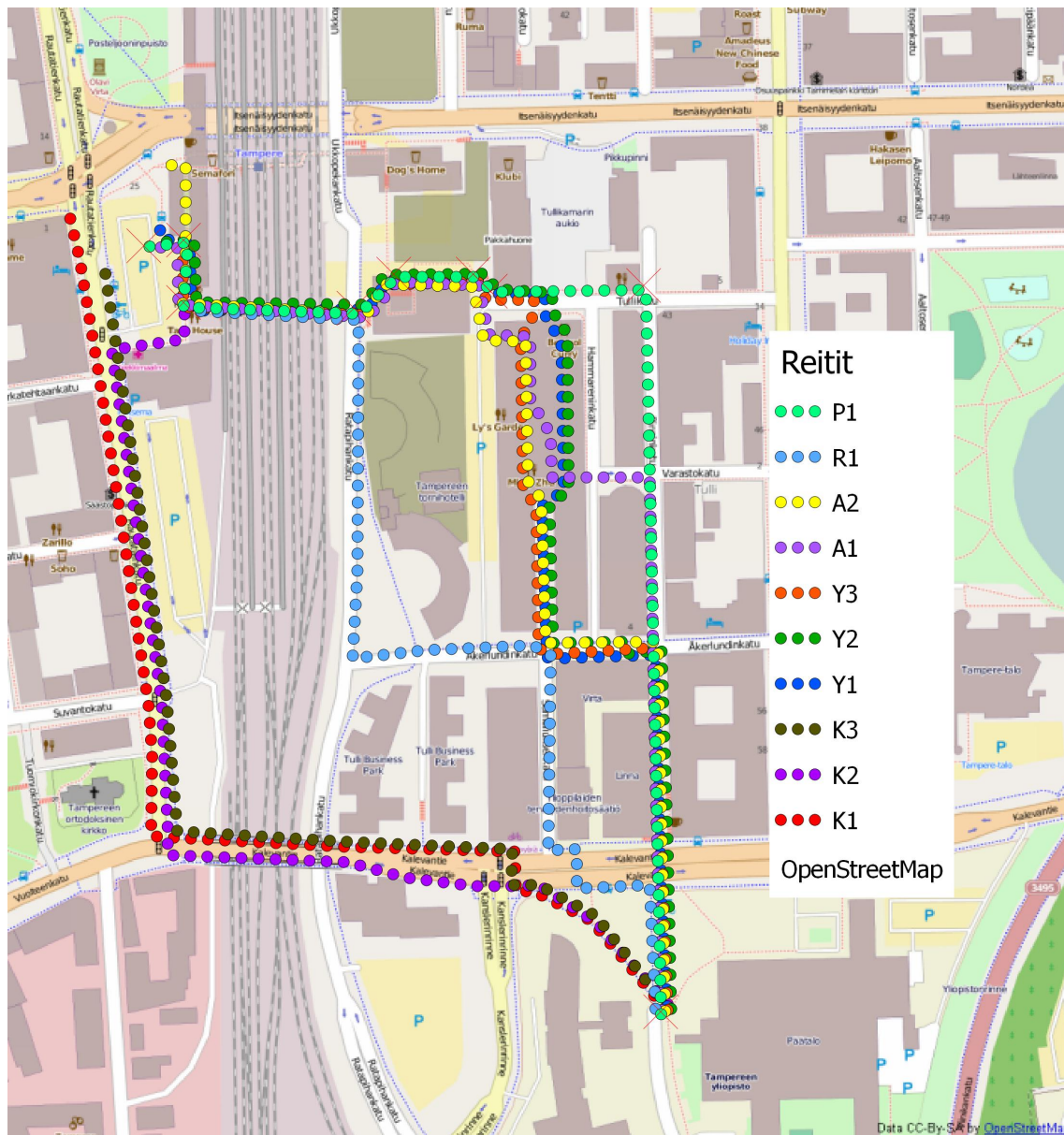
Mukana haastatteluissa oli haastattelurunko (liite 1), jossa oli muutamia tärkeitä kysymyksiä, sekä kirjallisista lähteistä (esim. Zacharias 2009, Gehl 2010, Forss 2007, Brown ym. 2007) koottu lista asioista joihin kiinnittää huomiota kävelyjen aikana. Havaittiin pian, että esimerkiksi kävelypintaan liittyvät tekijät (liukkaus, kaltevuus, materiaalit) jäivät haastateltavilta täysin huomioimatta, ellen niistä erikseen huomauttanut. Päätin keskittyä niihin asioihin, joista haastateltavat tunsivat tarvetta puhua. Kävelyhaastattelut tapahtuvat vahvasti kävely-ympäristön ehdoilla, joten haastattelut olivat melko strukturoimattomia.

Haastattelujen kestot vaihtelivat 20 minuutista 30 minuuttiin, ja ne ovat litteroituina keskimäärin viisi sivua haastattelua kohden. Haastateltavat olivat iältään 19–29-vuotiaita, heistä neljä on miehiä ja kuusi naisia. Seuraavan sivun taulukkoon (taulukko 1) olen koonnut tärkeimmät taustatiedot haastateltavista ja haastattelutilanteista.

Taulukko 1: Haastateltavien ja haastattelutilanteiden taustatiedot.

Koodi	Paikka, jonka kautta reitti kulkee	Haastateltavan opiskeluvuosi yliopistolla	Sää ja ajan-kohta haastattelun aikana	Haastateltavalle yleisin syy käyttää kyseistä reittiä
K1	Kalevantie	3.	loskakeli, päivä	asiointi keskustassa
K2	Kalevantie	6.	pieni pakkanen, ilta	osa kotimatkaa (junalla Helsinkiin)
K3	Kalevantie	1.	pieni pakkanen, päivä	osa kotimatkaa
Y1	Tullintorin yläkerta	6.	pieni pakkanen, päivä	osa kotimatkaa
Y2	Tullintorin yläkerta	4.	pieni pakkanen, päivä	asiointi keskustassa
Y3	Tullintorin yläkerta	5.	pieni pakkanen, päivä	asiointi keskustassa
P1	Pinninkatu	5.	pieni pakkanen, ilta	asiointi keskustassa
A1	Tullintorin alakerta	4.	pieni pakkanen, päivä	asiointi keskustassa, aiemmin osa kotimatkaa
A2	Tullintorin alakerta	6.	pieni pakkanen, päivä	osa kotimatkaa (Hämeenkadun bussipysäkille)
R1	Ratapihankatu	valmistunut AMK:sta	plusasteita, aurinkoinen päivä	asiointi keskustassa

Tein viikolla viisi vuonna 2013 ensimmäisen koehaastattelun (K1), jonka päätin myöhemmin ottaa mukaan analyysiin. Seuraavat viisi kävelyhaastattelua toteutettiin viikoilla viisi ja kuusi Tampereen yliopiston Kaupunkikeskustan strateginen kehittäminen -kurssin aikana Eero Haravan kanssa. Ensimmäisen haastattelun (Y1) näistä viidestä teimme yhdessä, jotta saimme haastattelutapamme yhtenäisemmäksi. Seuraavat neljä haastatelimme puoliksi eli viidennen (K2) ja kuudennen (A2) haastattelun olen saanut vain litteoituna. Tämän jälkeen tein vielä viikoilla 10–13 neljä haastattelua lisää. Olen merkinnyt seuraavan sivun karttaan (kuva 2) haastateltavien reitit.



Kuva 2: Haastateltavien reitit kartalla.

Pääasialliset reitit ovat siis Kalevantien reitti, joka kulkee Kalevantietä rautatiesillan yli ja kääntyy oikealle Rautatienkadulle, sekä Tullintorin reitti, joka kulkee Tullintorin ja Matkakeskustunnelin kautta rautatieasemalle. Näiden reittien sisällä on vaihtelua muun muassa siinä, että kumpaa puolta tietä tai kauppakeskusta kulkee, sekä siinä että meneekö Tullintorin yläkerrasta vai alakerrasta parkkihallin kautta. Kalevantien reitin erityispiirteenä on autoliikenteen runsaus, suorat ja pitkät tiet, reitin selkeys ja avoimet tilat. Tullintorin reiteillä taas on paljon erilaisia sisätiloja ja katettua tilaa, sekä mutkitteluja. Näiden lisäksi on kaksi poikkeusreittiä, jotka kulkivat Tullin alueella, mutta kiersivät Tullintorin joko Pinninkatua ja Tullikatua tai Åkerlundinkatua ja Ratapihankatua. Molemmat poikkeusreitit kohtaavat Matkakeskustunnelissa. Reittien pituudet ovat Fonectan Internet-

karttapalvelusta mitattuna noin 700–800 metriä (Fonecta Kartat 2014). Kartasta mittaus on kuitenkin epätarkkaa, ja GPS-mittaus ei onnistunut, koska puhelimeni GPS ei toiminut Matkakeskustunnelissa. Jätän reittien todelliset pituudet vain sivuhuomautuksiksi työsäni.

Kolme haastateltavaa (K1, K2 ja K3, Kalevantie 1, 2 ja 3) kulkivat Kalevantietä ja Rautatienkatua pitkin. Ensimmäisen haastateltavan (K1) oli vaikea keskittyä ympäristöön autojen melun ja räntäsateen vuoksi. Reitin epämiellyttävyyttä alleviivasi runsas alatyylisen ilmaisujen käyttö. K2 kulki haastattelun aikaan keväällä kerran tai kaksi viikossa junnalla kotoaan Helsingistä Tampereen yliopistolle ja takaisin. Hän perusteli reitinvalintaansa rauhallisuudella, koska tällä reitillä on hänen mielestään vähemmän ihmisiä. Myös reitti Tullin alueen läpi on hänelle tuttu. Haastattelun aikana oli jo pimeää. K3 asuu rautatieaseman lähellä. Hänelle reitti Tullin alueen läpi ei ollut lainkaan tuttu, ja hän pitää reittiään selkeänä ja helppona. Yhteistä haastatteluille on se, että kommentit jäivät lyhyiksi, koska ympäristöstä oli vaikea keksiä sanottavaa.

Y1, Y2 ja Y3 (Tullintorin yläkerta 1, 2 ja 3) kulkivat Kalevantien alikulkua, Tullintorille Sumeliuksenkadulta, Tullintorin pääovista ulos ja S-Marketin aulan ja Matkakeskustunnelin kautta rautatieasemalle. Y1:n haastattelu toteutettiin yhdessä Eero Haravan kanssa. Y1 on asunut useissa paikoissa Tampereella, ja asui haastatteluhetkellä Tampereella, joten reitti on hänelle osa kotimatkaa. Sää oli puolipilvinen ja hieman pakkasen puolella, kuten myös kaikissa muissa haastatteluissa K1:tä ja R1:tä lukuun ottamatta. Y2 asuu Pispalassa ja käy keskustassa asioimassa. Y3 asuu Tammelassa, joten hänelle reitti yliopistolta rautatieasemalla on asiointimatka, mutta hän kulkee Tullin alueen läpi myös pohjois-etelä suunnassa Ratapihankatua kotiinsa.

P1 (Pinninkatu 1) asuu aivan Tullin alueen vieressä ja käyttää reittiä käydessään asioimassa kaupungilla. Hän käveli Tullin alueen läpi, mutta kiersi ainoana Tullintorin Pinninkatua, ja hän perusteli reittiänsä lähinnä rutiinina. Haastattelun aikana oli jo pimeää.

A1 ja A2 (Tullintorin alakerta 1 ja 2) kulkivat pääpiirteittäin samaa reittiä kuin Y1, Y2 ja Y3, mutta he kävelivät Tullintorin alakerrasta ja parkkihallin kautta Matkakeskustunneliin. A1 käytti ainoana Tullintorin sivuovia varastokadun päässä. Hänelle reitti on ennen ollut kotimatka keskustaan, mutta haastattelun hetkellä asuessaan Nekalassa, hän kulki reittiä asiointitarkoituksessa. A2 kulkee pääasiassa yliopistolta Hämeenkadun itäpäähän bussipysäkille. Molemmat haastateltavat perustelivat reittiään tehokkuudella.

Tein viimeisen kävelyhaastattelun (R1, Ratapihankatu 1) maaliskuun lopussa, ja muista haastatteluista poiketen sää oli aurinkoisen keväinen. Haastateltava talutti pyöräänsä haastattelun ajan. Kuten muutkin, lukuun ottamatta K3:a ja Y3:a, jotka kertoivat, etteivät juuri pyöräile, R1 kävelee pääasiassa talvisin ja pyöräilee kesäisin. Hän olisi mennyt normaalisti pyörällä Kalevantietä ja Rautatienkatua, mutta pyysin häntä käyttämään jotain muuta reittiä, koska kyseisestä reitistä oli hankala saada kommentteja. R1 on jo valmistunut Åkerlundinkadun ja Sumeliuksenkadun risteyksessä toimipistettään pitävän TAMK:n hotelli- ja ravintola-alan koulutuslinjalta, mutta kävi vielä yliopiston päätalolla syömässä. Alue on hänelle siis hyvin tuttu. Lähdimme kävelemään poikkeuksellisesti yliopiston päätalolta, ylitimme Kalevantien Linna-rakennuksen kohdilta, kävelimme Sumeliuksenkatua, Åkerlundinkatua ja Ratapihankatua Matkakeskustunneliin. Haastateltava kertoi käyttävänsä säätilasta ja pyörän mukanaolosta riippuen toisinaan myös Tullintorin sisätiloja ja Tullintorin parkkipaikkaa läpikulkuun.

3.3 Sisällönanalyysi

Analysoin litteroidut haastattelut sisällönanalyysin menetelmällä. Sisällönanalyysillä pyritään *“saamaan tutkittavasta ilmiöstä kuvaus tiivistetyssä ja yleisessä muodossa”* ja etsimään tekstin merkityksiä (Tuomi & Sarajärvi 2009, 103–104). Olen Tuomen ja Sarajärven (2009, 108–113) kuvaaman aineistolähtöisen sisällönanalyysiprosessin tavoin teemoitellut haastattelut, pelkistänyt ilmaisut ja luokitellut ilmaisut ylä- ja alaluokkiin, jotka olen havainnut toistuviksi haastatteluissa, mutta myös tärkeiksi kävelyreittikokemuksen kannalta lähdekirjallisuudessa. Vaikka tutkimus on tehty vahvasti aineiston ehdoilla, minulla on ollut jonkinlainen esikäsitys siitä, mitä aineistosta etsin jo haastattelurunkoa hi-oessani. Kuten jo johdannossa tulee ilmi, tutkittava ilmiö on minulle hyvin tuttu. Päättelyn logiikkaa voidaan pitää abduktiivisena, eli ajatteluprosessissa vaihtelevat aineistolähtöisyys ja valmiit mallit (Tuomi & Sarajärvi 2009, 97).

Analyysiäni ei voi pitää puhtaasti aineistolähtöisenä tai teorialähtöisenä, vaan teoriaohjaavana, joka on ääripäiden välissä. Tuomen ja Sarajärven (2009, 96) mukaan täysin aineistolähtöinen tutkimus olisikin erittäin vaikeaa toteuttaa, koska objektiivisia, puhtaita havaintoja ei varsinaisesti ole olemassakaan, vaan tutkijan asettamat käsitteet, tutkimusasetelma ja menetelmät sisältävät jo jonkinlaista esitietämystä ja teoriapohjaa ilmiöstä.

Teorialähtöisyys on myös poissuljettu, koska minulla ei ole valmista teoriaa taustalla, vaan olen rakentanut tutkimusteoriani palvelemaan tutkimuksen kysymyksenasettelua.

4 Katutilan ja tehokkuuden kokeminen Tullin alueella

Analysoin seuraavaksi aineistoani reitin kokemiseen liittyvien tehokkuudellisten tekijöiden ja ympäristön elementtien avulla. Olen poiminut kirjallisuudesta erilaisia ympäristön hahmottamiseen liittyviä tekijöitä sekä kävelykokemuksen viihtyisyyteen liittyviä katutilan elementtejä, ja yhdistellyt niitä vapaasti analyysini luokiksi, joita ovat liikenne (autot, pyörät ja muut kävelijät), maamerkit, suoja (suoja liikenteeltä, suoja sääilmiöiltä sekä suojaisuuden tuntu rajatussa tilassa) ja noodit. Osa aiemmin mainituista katutilan elementeistä saattaa sisältyä kahteen eri luokkaan. Esimerkiksi palvelut voivat toimia noodeina ja maamerkkeinä. Kokemuksellisia elementeistä tekee se, että niiden havaitseminen ja niiden merkitykset kävelijälle ovat yksilökohtaisia. Elementit sijaitsevat ympäristössä, tai ne muodostuvat tilaan ympäristön käytön myötä, mutta kaikki eivät välttämättä kiinnitä niihin erityistä huomiota, jos niillä ei ole merkitystä kävelijälle. Seamonian (1979, 100–101) mukaillen havaitsemisen intensiteetti vaihtelee, eli toiset saattavat katsella jotain elementtiä ja toiset eivät edes huomaa sitä.

Havaittavien elementtien kokemisen lisäksi reittikokemus muodostuu tehokkuuden kokemuksesta, joka muodostuu nopeudesta ja pituudesta, suunnasta ja rutiinista. Puheet oman reitin tehokkuudesta ovat puhtaasti kokemuksellisia. Toki ajantaju ja kinestetikka auttavat laskemaan todellisia etäisyyksiä ja ajanjaksoja, mutta erot eri reittien välillä ovat pieniä, ja nopeuteen vaikuttavat lukuisat muuttuvat tekijät, kuten ruuhka tai liikennevalot, joita ei pysty täysin ennakoimaan. Kymmenessä haastattelussa on kuusi erilaista reittiä, ja enemmistö haastateltavista perusteli reitinvalintojaan nopeudella. Tämä jo kertoo, että Tampereen yliopiston ja rautatieaseman välillä ei ole löydettävissä yhtä selkeästi tehokkaimmalta tuntuvaa reittiä.

Reitin tehokkuuteen liittyy selkeimmin reitin nopeus eli käytetty aika reitin alkupisteestä loppupisteeseen kävelyyn. Reitin pituus liittyy nopeuteen, koska tasaisella kävelyvauhdilla lyhin reitti on tietenkin myös nopein. Toisaalta erilainen ympäristö voi vaikuttaa myös kävelynopeuteen. Lasken myös puheet suunnasta ja rutiinista kuuluvaksi tehokkuuden kokemiseen. Lyhin reitti kahden pisteen välillä olisi suora tie, mutta tätä ei tietenkään ole aina mahdollista toteuttaa kaupunkiympäristössä. Suunnasta poikkeaminen lisää välttämättä matkan pituutta. Myös vahva rutiini omaan reittiin lisää sen tehokkuutta. Seamonian (1979) lainaten automatiikka vähentää tarvetta käyttää energiaa kävelyreitin jatkuvaan suunnitteluun, ja tutulla reitillä on helpompi oikoa.

4.1 Tehokkuuden kokemukselliset tekijät

4.1.1 Nopeus ja pituus

Omien reittiensä todellisista nopeuksista ja pituuksista haastateltavilla ei ole tietoa eikä myöskään eri reittien eroista. Vain yksi on laskenut kartasta reitin pituuden, eikä kukaan ei ole katsonut kellosta kävelyaikaa. Useimmat Tullintorin reittiä käyttäneistä pitivät reittiään tehokkaimpana, vaikka Fonectan Internet-karttapalvelusta mitattuna Kalevantien reitti näyttäisi olevan jopa 100 metriä lyhempi kuin Tullintorin reitti (Fonecta Kartat 2014).

Käsitykset reittien pituuksista ja nopeuksista ovat ristiriitaisia. Esimerkiksi K2 pitää reittiään nopeimpana, vaikka hän kävelee hetken aikaa takaisin tulosuuntaansa rautatieaseman edessä, ja joutuu matkallaan pysähtymään Kalevantien liikennevaloissa. Tampellassa asuva Y1, jolle yliopiston ja rautatieaseman väli on osa kotimatkaa, kertoo haastattelun alussa, että hänen reittinsä Tullintorin läpi tuntuu nopeimmalta. Myöhemmin hän kuitenkin kertoo, että reitti Tullintorin läpi *“tuntuu paljon pidemmältä ku mitä se onkaan, sen takia et siin on aika monenlaista vaihetta”*. Hän myös sanoo, että: *“mä oon joskus kattonu Google mapsista, et mikä on kaikkista nopein. Se on tosiaan tuolta Koskipuiston kautta tota [Kalevantien] siltaa pitkin. Tää tekee vähän mutkaa tähän ku menee tästä.”* Silti hän kulkee yliopistolta kotiin Tullin alueen läpi, kun taas kotoaan yliopistolle Koskipuiston ja Kalevantien reittiä. Tähän voi vaikuttaa se, että yliopiston suuntaan kävellessä saattaa olla useammin kiire kuin kotiin päin kävellessä, kun taas K2:lla on useammin kiire yliopistolta rautatieaseman suuntaan junalle. On mielenkiintoista, että sama reitti voidaan kokea yhtä aikaa nopeaksi ja pitkäksi. Ympäristön kiinnostavuus eli aistiärsykkeiden runsaus, muut ihmiset reitillä, maamerkit, noodit, käännökset ja niiden takaa avautuvat uudet näkymät saavat reitin tuntumaan mielenkiintoiselta ja ajan kulumaan nopeasti, kuten Gehl (2010, 121) esittää. Jälkeenpäin ajateltuna lyhyelle matkalle mahtuvat monet episodit saavat taas reitin tuntumaan pitkältä. Middletonin (2009) mukaan reiteille mahtuu myös erilaisia ajallisuuksia, eli tietyillä osilla reittiä aika saattaa tuntua kuluvan nopeammin kuin toisilla, mikä sekoittaa ajantajua varsinkin useita erilaisia episodeja sisältävällä reitillä. R1 kertoo mielenkiintoisen näkökulman siihen, miksi Kalevantien reitti saattaa olla aidosti nopein:

“Tää on tämmönen polkuvertauskuva, että kun sä kävelet metsässä, niin se polku voi olla suora, mutta sä sitten kiinnität huomioo kaikkiin kivoihin juttuihin, että siellä voi olla lintuja tai kasveja ja kaikkia oksia matkalla ja niitä voi tarkkailla. Niin tästä on kaikki tää karsittu. Eli siinä ei oo mitään ylimääräisiä mihin haluais kiinnittää huomiota, ainoana poikkeuksena siitä [Kalevantien] sillan, siitä paistaa hienosti aurinko tosta vasemmalta, niin sitä voi sillein kattoo, mutta ei siihenkään tee mieli jäädä tarkkaileen, koska toi on niin autoja täynnä ja se on semmonen melu siinä. Se niinku pakottaa sut käveleen suoraan ja nopeesti. Jos lähtee tänne tätä Sumeliuksenkatua, niin sulla on heti pienempi katu ja kaikenlaisia juttuja mitä voi tarkkailla eikä autoja niin paljoo.”

Edellistä lainausta tukee suoraan Zachariasin (2009, 11) esittämä havainto siitä, että meluisassa ympäristössä myös kävellään nopeammin. Kuitenkin eniten oman reittiinsä tehokkuutta painottavat Tullin alueen läpi kulkevat A1 ja A2. Mielenkiintoisesti molemmat kulkevat Tullintorin parkkihallin läpi. Tämä reitti saattaa olla nopein, mutta voi myös olla, että kävelijän epätilaksi laskettavan parkkihallin läpi kulkeminen vain tuntuu oikoreitiltä. A1 viittaa reittiinsä Tullintorin alakerran kautta sarkastisesti *“suurena keksintönä”* ja kertoo, että *“kun mä aina meen tästä jonku kaverin kanssa, jotka on vaikka Tampereelta kotoisin, niin ne on aina ihmeissään.”* Tämä on osa arjen taktiikkaa (ks. De Certeau 2013). Suunnitellusta ympäristöstä on löydetty yllättävä aukko, jota käytetään luovasti oikomiseen.

Y1 osoittaa, että vaikka eri reittivaihtoehtojen pituuksista oltaisiinkin tietoisia, niin tietoa matkan pituudesta ei ole tärkein tekijä reitinvalinnassa ja reitin tehokkuuden kokemisessa, ainakaan jos erot eivät ole suuria. Mielenkiintoisempi reitti saattaa tuntua nopeamalta, mutta toisaalta yhtä aikaa pidemmältä. Osa taas ei pidä tehokkuutta oleellisimpana asiana reitissään: *“ehkä mä en niin nopeutta ajattele, mä ajattelen semmosen miellyttävemmän kautta. Ehkä sen rauhallisemman. Ja talvella on tietenkin eduksi jos saa välillä olla sisätiloissa”*, kertoo Y3. Rautatieasemalta yliopiston suuntaan kuljettaessa tehokkuusnäkökulma olisi saattanut painottua enemmän.

4.1.2 Suunta

Oma suunta koetaan oikeana. Päätökseen siitä, että käveleekö Kalevantietä kohti kirkkoa, vai Kalevantien alikulkutunnelia Pinninkadun suuntaan, vaikuttaa se kumpi nähdään rautatieaseman suuntana. A2 sanoo Kalevantien reitistä: *“jos asemalle on menossa niin käytännössä sä meet väärään suuntaan sit, sä meet pois päin, tai se tuntuu pidemmältä reitiltä.”* Molempia suuntia yliopistolta lähdettäessä voidaan kuitenkin pitää oikeana, koska kartasta katsottuna rautatieasema on viistossa eli luoteessa. Tullin alueen reittien suosiota saattaa lisätä se, että Tullin alueen läpi kuljetaan tavallaan mutkitellen hypotenuusan suuntaisesti, mikä on verrattavissa kävelijän taipumukseen oikoa suoraa kulmia esimerkiksi nurmikoiden poikki (ks. Gehl 2010, 127). R1 kertoo kävellessään Matkakeskustunnelissa: *“tää on vähän sillein, että jos menee Tullin [Tullikamarin] aukion läpi, niin se on liian vaakaan tonne Tammelaan päin pois päin keskustasta, ja tääki tavallaan menee suoraan tonne Laukontorille päin, että tuntuu, että pitäis olla semmonen viistoreitti.”* Ihminen ei kuitenkaan näe ympäristöä karttamaisena ylhäältä päin, joten kävelijältä jää huomaamatta, että Tullintorin reitin mutkittelevuus tekee siitä itse asiassa hieman pidemmän kuin Kalevantien reitistä. Monet haastateltavista pitävät Tullin alueen reittejä sokkeloistina tai kiemurtelevina.

4.1.3 Rutiini

Useissa haastatteluissa tuli ilmi vahva rutiini reitteihin. Rutiini saa kävelyn tuntumaan automaattiselta. Ihmisen ei tarvitse kiinnittää huomiota ympäristöön tai pohtia reittejä. Vahva rutiini reittiin saa sen tuntumaan tehokkaalta. Toistojen avulla kävelijä hioo reittinsä parhaaksi mahdolliseksi ja osaa oikoa oikeissa kohdissa. Monet haastateltavista viittasivat Tullin alueen sokkeloisuuteen ja vaikeasti hahmotettavuuteen. Muutama haastateltava kertoi, että opiskelujensa alussa he katsoivat reitin kartasta ja kulkivat yliopistolle kahta suurta tietä (Rautatienkatua ja Kalevantietä tai Itsenäisyydenkatua ja Yliopistonkatua) pitkin. Suorat tiet on helpompi muistaa. Saatuaan enemmän kokemusta alueesta monet kokevat kuitenkin reitin Tullin alueen läpi mukavammaksi tai tehokkaammaksi. Tähän viittaisi se, että ensimmäisen (K3) ja kolmannen (K1) vuoden opiskelijat, joilla on vähiten kokemusta alueesta, kulkevat Kalevantien reittiä. K1 pohdiskelee matkalla, että Tullintorin reitti olisi voinut olla mukavampi. Hän on vasta hiljattain oppinut reitin Tullin alueen läpi, mutta siihen ei ole vielä muodostunut turvallista rutiinia, joten hän valitsee mielestään epämiellyttävämmän, mutta tutumman reitin, koska tutulla reitillä ei tarvitse

käyttää energiaa reitin miettimiseen. Alueen paremmin tuntevat kulkevat pääasiallisesti Tullin alueen läpi, kun taas kaikkein kokeneimmat vaihtelevat helpommin reittiänsä tarpeen ja tilanteen mukaan. Y1 ja K2, molemmat kuudennen vuoden opiskelijoita, kertovat toisinaan kulkevasa toiseen suuntaan eri reittiä. Tähän voi liittyä myös halu rikkoa rutiinia tarkoituksella vaihtelun vuoksi. Rutiinin rikkominen ei ole kuitenkaan aina helppoa, kuten P1:n esimerkki osoittaa:

”Se on nytten paljon selkeempi ku tää P-hämppi on saatu rakennettua, niin tästä pystyy jotenki järkevämmin kulkemaan. Jossain vaiheessa ku tää oli niin, että piti mennä noitten autojen sekaan tohon parkkipaikalle jos kävellen meni Hämeenkadulle. Se ei ollu kauheen kiva, mutta kyllä mä käytin sitä silloinkin. Tässä on jotenki urautunu näihin omiin reittivalintoihin niin vahvasti, ettei näitä oikein mieti vaikka joutuis vähän rikkoon liikennesääntöjä.”

Jatkuvasti muuttuvalla alueella voi olla hankala suunnistaa: *”Mulla meni kauan opetella, että tosta ei pääse, missä on noi portaot alas”*, sanoo Y3 viitaten P-Hämpin rakennustyömaahan Pakkahuoneenaukiolla. Moni perustelee reittiään rutiinilla, mutta rutiinin syntymiseen on hankala päästä käsiksi. *”En mä tiedä tosiaan tästä reitistä, että ei tää kauheen viihtysä oo. Tää on enemmänki tämmönen rutiini et tässä kävelee”*, kertoo P1. Oppiminen ja rutiini vaikuttavat myös esimerkiksi siihen mistä rautatieaseman ovista kuljetaan ulos. *”Tosta joutuu kiertelemään ja jossain vaiheessa oli noita rakennustyömaita, niin ehkä se on jäänyt johonki muistiin, että siitä ei pääse läpi niin helposti”*, kertoo A1 viitaten jo valmistuneeseen P-Hämpin sisäänkäyntiin rautatieaseman edessä. Y3 kertoo hyvän esimerkin, johon liittyy Merleau-Pontyn (1962) ruumis-subjektin käsite:

”No jos mä olisin menossa keskustasta yliopistolle, niin saattaisin että tulisin tätä käytävää tänne [Ratapihankadulle], mutta jotenkin se vaatii erityistä keskittymistä, että ei mee niitä normaaleja reittejä. Kun mä kuitenkin kuljen tästä ohi useemman kerran päivässä, niin jotenki siitä tulee jotenkin semmonen automaatio, että kävelee sen tietyn reitin ja sitten unohtaa, että minne oli menossa, että pitäisikin poiketa. Että tyyliin kotoa menny vahingossa

ylöpuolelle, vaikka on ollu menossa Telakalle tai jonnekin muualle.”

Kävelijät kävelevät esimerkiksi rakennustyömaan takia hankalammaksi muuttuneesta kohdasta tai ohi paikasta, jossa olisi pitänyt käydä, koska "jalat vievät". Myös K1 lähti ajattelematta kulkemaan tutumpaa, mutta epämiellyttävämpää reittiä. Ruumis on oppinut toistojen myötä tietyn reitin, jolloin kävelijä voi keskittyä ajatuksiinsa, mikä taas vähentää ympäristön havainnointia. Tässä tulee esiin kävelyhaastattelun menetelmän hyödyt arkisten reittien tutkimisessa. Haastateltava ja haastattelija voivat yhdessä tutustua arkiympäristöön, josta iso osa jää rutiinin takia havainnoimatta.

4.2 Ympäristön kokemukselliset elementit

4.2.1 Muu liikenne

Muut kävelijät reiteillä koetaan enimmäkseen positiivisina elementteinä. Y1:n mielestä Kalevantien alikulkutunneli (kuva 3) on *”ihan mukava, näkee paljon opiskelijoita. Joskus saattaa tuttuja nähdä. Tässä on sellainen työteliäs meininki mun mielestä, että kaikki painaa jonnekin. Painaa duunia tai jotain.”* Muut ihmiset tunnelissa ovat siis objekteja, joita on mukava tarkkailla, ja joita saattaa tunnistaa. Tunnelista puuttuu kuitenkin toiminnallisuus, eikä se toimi sosiaalisena kohtaustapaikkana, joten sitä ei voi pitää noodina. Pelkistettynä ja ankeana pidetty putkimainen tila ei kannusta pysähtymään ja oleskelemaan vaan kulkemaan nopeasti läpi. A1 kiinnittää huomiota myös tilan akustiikkaan: *”täällä on, kuten huomaat, tosi ikävä puhua, koska täällä kaikuu niin paljon”*. Toisaalta vastaan tulevat kävelijät saatetaan kokea myös ahdistaviksi, kuten Matkakeskustunnelissa (kuva 4) Y1:n mukaan:

“Tää on kyllä niin läpikulkuetappi ku vaan olla voi mun mielestä. Jotenki täs ei oo mitään sellasta kiinnekohtaa mihinkä vois pysähtyä. Ja joskus mä muistan täs on katusoittajia ollu tai jotain, tyhjä tunneli, sä oot ainut siellä sen soittajan lisäksi. Tuntuu jotenki ahdistavalta sillee, se näkee kaukaa ku sä tuut. Ku täs on vähän ihmisiä ni sä kiinnität tosi paljon huomiota niihin ihmisiin ku ei oo mitään muutakaan nähtävää.”

Tilanteen ahdistavuuteen vaikuttaa siis kävelijöiden määrä tilassa. Tila-aikarutiinit, kuten Seamon (1979) asian ilmaisee, saattavat vähentää ahdistavuutta, koska lähempänä yliopistoa opiskelija voi tunnistaa enemmän muita ihmisiä ja samaistua heihin.



Kuva 3: Kalevantien alikulku



Kuva 4: Matkakeskustunneli

K2 pitää poikkeuksellisesti Kalevantien reittiä rauhallisempana juuri kävelijöiden vähyyden takia. Ei siksi, että Kalevantiellä olisi enemmän tilaa kävellä, vaan siksi, että hän ei halua kohdata muita ihmisiä. K3 kertoo Rautatienkadulla: *”Sellanen välillä häiritsee, että kun ite mä kävelen aina oikeeta puolta. Niin sitten tulee vastaan ihmisiä, jotka kävelee vasenta puolta, niin semmonen on vähän ärsyttävää, että eikö kaikki voisi kävellä sitä oikeeta puolta.”* Hän siis rinnastaa kävelijät muuhun liikenteeseen. Kalevantien reittiä voidaan pitää epäsosiaalisempana reittinä kuin Tullintorin reittiä. Pelkistetty ja suoraviivainen reitti kannustaa kävelemään eteenpäin mahdollisimman tehokkaasti, jolloin kohtaamisille ei ole mahdollisuutta, ja kävely koetaan enemmän mekaanisena siirtymisenä paikasta toiseen. Myös K2:n kommentti rauhallisuudesta saattaa liittyä tähän. Vaikka kävelijöitä olisi yhtä paljon kuin Tullintorin alueella, niin epämiellyttävä ympäristö saa kävelijän uppoutumaan omiin ajatuksiin ja sulkemaan ympäristön pois, jolloin muita ihmisiä ei katsella samalla tapaa kuin Tullintorin reitillä.

Suurin osa kritiikistä liittyy autoihin ja pyöriin. Moni näkee Pinninkadun (kuva 5) epäselvänä. Y2 kertoo: *”tuntuu, ettei tää oo kenenkään tilaa. Että tässä on kaikilla vähän vaikeeta. [...] ku kattoo tonne, niin näkyy kolme noita parkki p-kirjaimia. Noi autot jotenkin dominoi tätä tilaa kuitenkin.”* Y1 taas kertoo: *”vaikka tässä menee autoja, niin sitä kävelijänä pystyy ihan hyvin kävelemään missä tahansa, että tämä kohta on vielä sellanen että kävelijä niinku määrää sen missä kävelee.”* Hän kuitenkin jatkaa: *”Tuoltakin tulee*

auto, niin en mä eteen menis kävelemään.” Pinninkadun Virta-rakennuksen vierusta nähdään epäselvänä kaikille ja autot aiheuttavat stressiä, koska niitä joutuu väistelemään. Pinninkatu jatkuu Virta-rakennuksen jälkeen tavallisena autokatuna. Vain yksi haastateltava jatkoi sitä pitkin ja kiersi Tullintorin. Y2:n aikaisempi lainaus osoittaa, että Pinninkatu koetaan autojen dominoimana tilana. Pinninkadun jalkakäytävät ovat hyvin kapeita, ja sen varrella on paljon katupysäköintiä ja pysäköintihalli.

Kalevantien (kuva 6) reitillä autot aiheuttavat hyvin negatiivisia tuntemuksia, etenkin K1:lle, jonka haastattelun aikana oli loskakeli ja autot roiskivat vettä haastattelijan ja haastateltavan päälle. Meteli on pääasiallinen syy siihen miksi autot koetaan niin negatiivisena. Autojen meteli aiheuttaa stressiä ja hankaloittaa ympäristön havainnointia, kuten Zachariaskin (2009, 11) esittää. Kysyttäessä K1:ltä katseleeko hän maisemia reitillään, hän vastaa: *“En oikeestaan kun vituttaa [nauraa]... En, koska on niin meluista ja hirveetä. Tahtoo vaan päästä pois tästä äkkiä.”* Itsenäisyydenkadun autotunnelia, josta kukaan ei kävellyt, pidetään erityisen epämiellyttävänä autojen metelin takia. Jopa niin epämiellyttävänä, että sen epämiellyttävyys heijastuu autojen vaikutusalueen ulkopuolellekin. Y1 kertoo kysyttäessä Tullikamarin aukion läpi kävelemisestä: *“siitä ku ajattelee et joutus menee kotia Tampellaa kohti niin sillon joutus menemään ton meluisan, siis todella meluisan alikulun kautta tosta tai sit juoksemaan ton tien yli.”* Hän ei muista, että raiteiden ali pääsee kulkemaan myös sisällä asematunnelissa, vaan muistelee vahvoja negatiivisia tuntemuksia autotunnelista.



Kuva 5: Pinninkatu



Kuva 6: Kalevantie

Useat toivovat pyörä- ja jalankulkuliikenteen eriyttämistä. Autoja ja pyöriä ei pidetty suoraan vaarallisina, mutta kävelijää nopeammin liikkuvat autot ja pyörät vaativat kävelijää

olemaan tarkkaavaisempina, mikä lisää rauhattomuuden tuntua. Liikennevaloja Kalevantien reitillä pidetään epämiellyttävinä hidasteina, mutta myös turvallisuutta lisäävänä tekijänä.

4.2.2 Suoja

Suoja kävelyreitillä voidaan käsittää suojana autoilta ja säältä, mutta myös tuntemuksena rajatusta ja suojaisasta tilasta. Tullin alueen reittejä kuvailtiin toisaalta sokkeloisiksi ja ahtaiksi ja toisaalta suojaisiksi ja rauhallisiksi “sivukujiksi”, riippuen siitä kokiko haastateltava Tullin alueen reitit vai Kalevantien reitin miellyttävämmäksi. Etenkin Y3 piti rajatusta katutilasta ja kertoi välttelevänsä Tullikamarin aukiota (kuva 7) “torikammon” vuoksi. Kalevantien alikulkutunnelia (kuva 3) ei pidetä visuaalisesti miellyttävänä, mutta se koetaan suojaisana ja funktionaalisena. Tunneli suojaa autoilta, mutta pari haastateltavista kokivat myös sen rajatun ja hämärän tilan miellyttävänä.

Tullintorin houkuttelevuus läpikulkupaikkana perustuu erityisesti suojaan säältä, ja moni kertoikin pitävänsä sen läpi kulkemisesta erityisesti kylmällä. Monilla on myös periaate, että he kulkevat talvisin mahdollisimman pitkään sisätiloissa. Tämä oli nähtävissä erityisesti rautatieasemalla. Monet kertoivat kulkevänsä aseman jälkimmäisistä ovista (kuva 8) ulos, koska siten Hämeenkadulle mentäessä voi kävellä hieman pidempään sisätiloissa. Tähän ei vaikuttanut haastatteluhetken säätila. Kysyttäessä Y3:lta ulkolämpötilasta hän vastaa *“nyt on itseasiassa aika lämmin kun on pukeutunut talvikampeisiin”*, mutta vain hieman myöhemmin hän toteaa: *“Mua ehkä ahdistaa tuo kylmyys, että mieluummin kävelee sisäkautta.”* Tämä viittaa siihen, että oikea ulkolämpötila ei olekaan niin tärkeä tekijä reitinvalinnassa. Useimmat kuitenkin pukeutuvat niin, että ulkona tarkenee kävellä, joten suojan kokemuksen voidaan nähdä liittyvän muistoihin ja rutiiniin. Sisätilat ovat tarjonneet lämpöä kylminä päivinä, joten sisätiloissa kulkemiseen on muodostunut rutiini.

S-marketin aulaa on vaikea sijoittaa mihinkään kategorioistani. Se näyttäytyy myös osittain kävelijän epätilana, koska aulaa pidetään osana kauppaa eikä julkisena kulkureittinä kuten Tullintoria, joten sen läpi kulkemista pidetään hieman outona, mutta totuttuna asiana. Rutiini S-marketin aulan läpi kävelemiseen on todennäköisesti muodostunut lähinnä siksi, että ulkokautta Matkakeskustunneliin meneminen tekisi pienen koukkauksen reitin suunnassa, ja siksi että S-marketin aula on lämmintä sisätilaa.



Kuva 7: Tullikamarin aukio



Kuva 8: Rautatieasema

Tullintorin reittivalintoihin saattaa liittyä myös se, että sisällä voi kävellä tasaisella alustalla, kun taas varsinkin talvisin jää voi hidastaa matkantekoa. Tästä ei kuitenkaan tullut puhetta haastatteluissa ja tämä viittaa siihen, että tietoinen havaitseminen todellakin tapahtuu lähinnä pään tasolta, ja maankamaraan ei juuri kiinnitetä huomiota (ks. Ingold 2000). Y1 meinasi liukastua Kalevantien alikulun päässä, mutta hän ei kommentoinut horjahdustaan mitenkään, vaikka vähän aikaisemmin olin pyytänyt kiinnittämään huomiota kävelypintaan. Jalat tekivät automaattisen korjausliikkeen ja kaatumiselta vältyttiin, joten haastateltava ei nähnyt tarpeelliseksi kommentoida asiaa.

4.2.3 Maamerkit

Kalevanien alikulkutunnelissa sijaitseva Super-Uni World -taideteos (kuva 9) on selkeä maamerkki. Moni pitää teosta idean tasolla hyvänä, ja useimmat haluaisivat nähdä taidetta ja värejä enemmänkin seinäpinnoissa. Kuitenkin taideteos itsessään herättää kommentteja puolesta ja vastaan, ja irrallisena, yksittäisenä elementtinä se korostaa muun tunnelin harmautta. Teos siis tavallaan toimii tarkoitustaan vastaan. Taideteos ei ehkä ole paikallaan tunnelissa, josta kävellään nopeasti läpi. Sitä ei pysähdellä katsomaan.

Yliopisto-opiskelijoille Sumeliuksenkadun kävelykatuisuus näyttäytyy vain siirtymänä Tullintorille. Putkimaisen tilan päässä olevat Tullintorin ovet, sekä maamerkkinä toimiva Tullintorin kupolimainen lasikatto (kuva 10) kiinnittävät katseen päämäärään. Haastateltavat eivät juurikaan vilkuile sivuilleen Sumeliuksenkadulla. Kysyttäessä P1:ltä onko hän käyttänyt kadulla sijaitsevia palveluita, hän vastaa: *“En todellakaan, enkä juurikaan edes huomaa. Et jotenkin tässä on sellanen fiilis, että tarkoitus on vaan mennä tonne ovelle.*

Ettei kiinnitä edes huomiota tonne mitä tos sivuilla on. [...] Ehkä huomio kiinnittyy eteenpäin tässä tuon lasitsydeemin takia.” Hänelle lasikattoon liittyy myös muisto pääsykoepäivästään: “Tää kohta jäi mieleen kun oli todella kuuma päivä ja ilma väreili, sit tää oli niinku yllätys. En ollu ikinä nähny tätä ennen. [...] Tää oli kesällä jotenkin voi sanoa jopa mystisen näkönen paikka.” Tämä viittaa siihen, että näyttävät maamerkit eivät ole tärkeitä pelkästään alueen hahmottamisen kannalta, vaan niihin on helppo myös paikantaa muistoja tilaan ja aikaan liittyvistä tunnelmista.



Kuva 9: Super Uni-World -taideteos



Kuva 10: Tullintorin eteläpääty

Näyttävimmät maamerkit sekä selkeimmät historialliset rakennukset reittien varsilla ovat Attilan tehdasrakennus Pinninkadun ja Tullikadun risteyksessä (kuva 11) ja ortodoksinen kirkko Kalevantien ja Rautatienkadun risteyksessä (kuva 12). Molemmat sijaitsevat suoran kadun päässä, jolloin ne kiinnittävät katseen jo kaukaa. Ne auttavat hahmottamaan matkan etenemistä ja omaa sijaintiaan alueella (ks. Lynch 1960, 95–99, Tuan 2001, 70). Samoin kuin Tullintorin lasikatto Sumeliuksenkadulla, ne vähentävät sivuille katselua ja voivat viedä huomion pois epämiellyttävästä ympäristöstä. *“Niin, [Pinninkadulla] ei oo hirveesti nähtävää. Toi Attilan rakennus, joka tossa tulee tossa kohta eteen, niin se on tosi upea. Ja siis tämmösii rakennuksii, niin niitten vieressä on ihan kiva kävelläkin, mutta tässä ei oo mitään semmosta mikä oikeesti kiinnostais. Se on vaan niinku reitti”,* kertoo P1. Kalevantien reitillä ainoa keskustelua herättänyt maamerkki on ortodoksinen kirkko, jota pidetään “komeana”. Toisaalta tarpeeksi stressaavan meluisa ympäristö ja rutiini ikään kuin häivyttävät näyttävätkin elementit kokemusympäristöstä.



Kuva 11: Attilan tehdasrakennus



Kuva 12: Ortodoksinen kirkko

Matkan varrella olevien palveluiden sisäänkäynnit ja näyteikkunat toimivat maamerkkeinä ja visuaalisina ärsykkeinä, joita voidaan katsella kävellessä. Haastateltavat eivät käytä matkan varrella sijaitsevia palveluja kovin usein, ja yksi haastateltava kommentoi Tullintorin kauppojen visuaalista ilmettä sekavaksi. Kuitenkin voidaan nähdä, että palvelut koetaan positiivisena tekijänä reitin varrella. Tullintorin yläkerrassa yliopistolta päin tultaessa oikealla puolella sijaitsevan Arnold's-kahvilan donitsinkuvia ja -tuoksua ja Game house -pelikaupan visuaalisia ärsykeitä (kuva 13) pidettiin miellyttävinä, vaikka haastateltavat eivät juurikaan käytä kyseisiä palveluja. Y3 kertoo kulkevansa Tullintorin yläkerran vasenta puolta: *“Joskus harvakseltaan käyn tässä kahvilassa, mikä tää on? Brander. Ehkä tää vasen siksi, että niinku jos mä käyn, niin on varmaan toi Seppälä ja mikä toi on toi kiviliike tuolla. Jos mä asioin, niin mä asioin näissä vasemmanpuoleisissa liikkeissä.”* Tämä kertoo, että palvelut lisäävät houkuttelevuutta toimimalla joko noodeina tai maamerkkeinä. Palvelujen käyttäminen reitin varrella luo myös rutiinia reittiin.



Kuva 13: Tullintorin 1. kerros, oikea käytävä

Palvelut ovat myös helposti nimettäviä kohteita, joihin voi viitata helposti. Esimerkiksi Matkakeskustunnelin nimeä ei tiennyt kukaan, jolta sitä kysyin. P1 viittaa Matkakeskustunnelin ja S-marketin aulan läpi kulkevaan reittiin S-marketin reittinä. Myös rautatienkadulla on erilaisia palveluja, mutta niihin ei juuri kiinnitetty huomiota. Tämä voi johtua siitä, että niissä ei ole opiskelijoille mielenkiintoista tarjontaa, tai siitä, että meluisammalla ja autovaltaisemmalla reitillä on hankalampi kiinnittää huomiota ympäristöön.

4.2.4 Noodit

Linna-rakennuksen edustaa Pinninkadulla (kuva 14) voidaan pitää noodina. Ihmiset pysähtyvät juttelemaan ja tupakoimaan ja kulkevat Linna-rakennukseen, Kalevantien alikulkutunneliin, rappusia Kalevantielle tai Pinninkatua pois päin yliopistosta. ”[K]yllä täs voi oleskella, etenki tos Linnan edessä. Et siinä yleensä oleskeleekin tupakoivia ihmisiä. Täs saattaa törmätä tuttuihin”, kertoo Y1. Y3 huomauttaa, että alikulkutunnelin jälkeen Linna-rakennuksen kohdalla on luonteva pysähtyä juttelemaan jos reitit erkanevat ystävien kanssa.

Åkerlundinkatu (kuva 15) ei herättänyt suurimmassa osassa haastateltavia paljoa kommentteja. Useimmille se esittyy vain siirtymänä Tullintorille. Pientä ihmetystä herätti suojateiden puute, kun taas osa ei ollut edes huomannut asiaa. Eräs huomautti Virta-rakennuksen ja Business-parkin olevan rumia. R1, joka taas on opiskellut Åkerlundinkadulla sijaitsevassa TAMKin toimipisteessä, näkee Åkerlundinkadun eri tavalla. Hän pitää Åkerlundinkatua kotoisana ja pitää sen leveyttä ja avaruutta miellyttävänä, joskin toivoo

kasvillisuutta ja penkkejä tilaan. Hänelle Åkerlundinkadun ja Sumeliuksenkadun risteys on noodi, jossa muiden restonomiopiskelijoiden tila-aikarutiinit ovat kohdanneet: *“Tossa Tullintorin ovella on ollu ensimmäiset mahdollisuudet kohdata tuttuja ja tässä viimeistään on ollu tuttuja aamutupakalla, tai tota katua tai tulee täältä vastaan. Monen risteyspaikka.”* Åkerlundinkadun ja Sumeliuksenkadun risteys sekä Pinninkatu Linna-rakennuksen kohdalla ovat opiskelijoille tärkeitä noodeja, koska niissä on havaittavissa Seamonin (1979) kuvailemaa paikkabalettia, eli niissä voi sattumalta kohdata tuttuja tai tunnistettavia opiskelijoita.



Kuva 14: Linna-rakennuksen vierusta Pinninkadulla



Kuva 15: Åkerlundinkatu

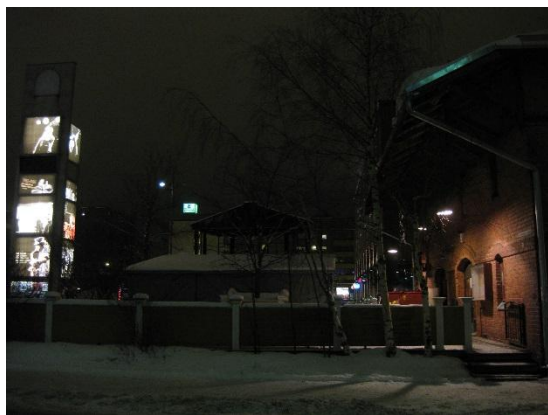
Palvelut voidaan nähdä myös noodeina. Tullin alueen keskellä sijaitsevaa Tullintorin kauppakeskusta voidaan pitää noodina. Haastateltavien reitit risteävät siellä, ja myös haastateltavat, jotka eivät yleensä kulje sen läpi, käyttävät ainakin toisinaan Tullintorin palveluita. Tullintoriin on helppo viitata, ja sillä on identiteetti. *“Tää on tavallaan aika symppis, kun tää on niin pieni ja kämänen”*, sanoo A1. Haastatteluissa ei tullut ilmi viitteitä siitä, että kukaan haastateltavista kuitenkaan oleskelisi Tullintorilla. Tämä voi johtua siitä, että Tullintori on ainakin Augén (1995) mukaan epäpaikka, koska sen ainoa määrittänyt funktio on kuluttaminen. Läpikulkupaikkana sitä pidetään melko mukavana, ja siinä on kuitenkin mahdollisuuksia pysähtyä keskustelemaan ja oleilemaan, joten en laske sitä kävelijän epätilaksi. Myös Tullintorin läpi kävelemistä voidaan pitää arjen taktiikkana (ks. De Certeau 2013), koska Tullintori on suunniteltu ensisijaisesti ostospaikaksi, mutta useat käyttävät sitä läpikulkupaikkana.

Monet pitävät Tullikamarin aukiolla sijaitsevaa Ravintola Telakkaa (kuva 16) viihtyisänä. Se on noodi monelle opiskelijalle, koska monet kertoivat tapaavansa ystäviään siellä,

mutta kävelijän noodina sitä ei tietenkään voi pitää, koska reitit eivät kulje sen kautta. Telakan ohi käveleminen tuo miellyttäviä muistoja etenkin P1:lle:

”Tää [Telakka] on mun mielestä tosi kiva, varsinkin kesällä tää terassi on yks kivoimpia paikkoja Tampereella. [...] Varsinkin toi puu tossa keskellä terassii, niin se on siisti ku on noi lehdet. Toissa kesänä ku oltiin kavereitten kanssa siinä, niin siinä tuli joku ihminen musisoimaan hatun kanssa, että siihen sai sitten heittää tippiä. Se oli ihan ammattitaitoinen kaveri soittamaan, olikohan sillä kitara vai mitä se soitti. Semmosta... tuli vähän semmonen tunne, että olis jossain ulkomailla eikä niinkään Suomessa. Että mukava mesta.”

Telakka miellyttää, koska vanhaa rakennusta pidetään hienona, sen terassilla on paljon kasveja Tullin alueelle epätyypillisesti, ja Telakka on monien opiskelijoiden kohtauspaikka. Rakennus voidaan nähdä myös maamerkkinä, mutta laskea sen noodiksi, koska rakennus tuo muistoja siellä tapahtuneista tapaamisista ystävien kanssa. Telakkaa pidetään myös irrallisena muusta Tullin alueesta tai jopa Suomesta, kuten edellinen lainaus osoittaa. A1:ltä kysyttäessä miellyttäviä paikkoja Tullin alueella, hänelle ei tule ainuttakaan mieleen. Kuitenkin Telakasta erikseen kysyttynä hän innostuu: *”Niin tosiaan joo! Joo, Telakka, sen mä unohdin nyt ihan kokonaan. Jotenkin mä nään ne kaikki reitit semmosena, että on kauhee kiire ja meen just tätä ja tää on se alue. Telakka ei kuulu siihen mun kiireiseen menoon.”* Jos tutkisin reittien sijaan aluetta kokonaisuutena, olisi kävelyhaastattelu parempi suorittaa siten, että alueen tärkeimmät paikat käytäisiin läpi kierroksella. A1 unohti itselleen melko tärkeän Telakan kokonaan, koska emme nähneet sitä hänen reittinsä varrelta.



Kuva 16: Ravintola Telakka

Rautatieasema on selkeä noodi, joka toimii matkustajaliikenteen solmukohtana, mutta kerää myös raiteiden ali molempiin suuntiin kulkevia jalankulkijoita. Ihmispaljoutta ei pidetty ahdistavana, vaan sen luomasta suurkaupungin tunnusta pidettiin, esimerkiksi A1 kertoo:

“No ehkä se on nyt ihan mukava, ku asuu semmosella rauhallisella alueella, niin joskus on ihan mukava, että on semmosta ihmisvilinää, että tuntee, että on kaupungissa. Mutta sillon ku asu tossa keskustassa, niin sillon siihen ei ehkä kiinnittäny huomiota, vaan se oli ehkä semmonen joka tapahtuu ihan kokoajan ku on ruuhka.”

Rautatieasemalla on myös potentiaalia ihmisten kohtaamisille. Whyten (2009, 8–9) havaintoja tukien pidimme loppukeskustelut haastateltavien kanssa rautatieasemalla ihmisvirtojen lähellä, koska siellä oli hyvä pysähtyä ja jutella autoliikenteen melulta rauhassa. Rautatieaseman läpi kävelyä pidettiin positiivisena. Osaa haastateltavista viehätti junat ja *“kiva lähtemisen meininki”*. Rautatieasema herätti muistoja omista matkoista kotiseudulle tai muualle.

4.3 Kävelijän epätila

Hammareninkuja (kuva 17) ei herättänyt kommentteja erikseen kysymättä. A1 kertoo Hammareninkujasta: *“[...] toi on jo liian semmonen outo... [...] Mä en oo varmaan edes koskaan kattonu tohon suuntaan. Mä aina painan sillein kiireessä tästä läpi.”* Sen sijaan Y1 kertoi joskus kesäisin kulkevänsä Hammareninkujaa pitkin. Kuja voisi sijaintinsa ja autoliikenteen vähyyden puolesta olla looginen osa haastateltavien reittejä, mutta parkkipaikat ja lastauslaiturit luovat kuvaa epämääräisestä ja kävelijälle sopimattomasta tilasta.

Selvintä kävelijän epätilaa ovat pysäköintialueet, joita ei juuri kommentoitu eikä niiden läpi usein kävellä. Pari haastateltavaa kävelivät Tullintorin parkkihallin (kuva 18) läpi koetun tehokkuuden vuoksi, mutta he molemmat pitivät reittiä hyvin epämiellyttävänä. Pari muuta haastateltavaa tuntevat reitin parkkihallin läpi, mutta käyttävät sitä vain harvoin. P1 epäilee, että parkkihallin reitti voisi olla nopeampi, mutta hänestä se ei vain tunnu luontealta. Y2 taas haluaa vältellä reittiä autojen takia. Y1 taas kommentoi parkkihallia hieman samaan tapaan kuin A1 Hammareninkujaa: *“harvoin tulee edes vilkaistua tuonne vasemmalle päin”*. Parkkihalli yhdistäisi loogisesti S-marketin ja Tullintorin, ja se tarjoaa suojaa sääilmiöiltä, mutta parkkihalli tuntuu autojen tilalta, jonne kävelijällä ei ole asiaa. Toisaalta juuri epätilamaisuuden takia parkkihallin läpi käveleminen saattaa tuntua muusta reitistä poikkeavalta oikomisepisodilta reitissä. R1 kertoo joskus kulkeneensa Tullikadulta (kuva 19) eli Tullintorin ulkopysäköintialueelta: *“Se on vähän semmonen kanssa, että siinä pitää varoa niitä autoja niin paljon ja se on vähän semmonen välitila, että ei se oo kävelytie tai mikään.”*



Kuva 17: Hammaréninkuja



Kuva 18: Tullintorin pysäköintihalli

Rakennustyömaat lisäävät Tullin alueen epätilamaisuutta luomalla keskeneräisyyden tuntua sekä kuvaa kävelijälle rajoitetusta alueesta. Etenkin Ratapihankatu (kuva 20), jonka kautta yksi reiteistä kulkee, näyttäytyi epätilana:

”Vähän kyllä sekava, tässä on parkkipaikkaa niin paljon ja isoo taloo ja lastauslaituria, niin tää ei oo kovin yhtenäinen. Semmonen sekava. Ja tässähän nyt ihan selvästi joutuu käveleen tämmösten isojen kivenlohkareiden hiekkatietä, joka on kuoppainen ja johtaa tämmöselle rakennustyömaalle. Tää ei oo kaikkein houkuttelevin reitti. Ja sit siinä on vielä, että kaupungin narkkarit tykkää kokoontua tuolla tän kadun päässä. ...sitä rautatieaseman ovelle. Et joskus joutuu puskeen semmosen kymmenen narkkarin läpi sinne sisälle [naurahtaa]. En mä koe niitä uhkana. (R1)

Ratapihankadulla myös muiden kävelijöiden vähyys voi luoda sosiaalista turvattomuutta. Kuitenkaan haastattelujen aikana emme törmänneet levottomuuksiin, eikä turvattomuudesta puhuttu juurikaan. Tilanne olisi todennäköisesti toinen, jos haastattelut olisi tehty myöhään illalla.

Tullikamarin aukiota (kuva 7) pidettiin liian aukeana ja autovaltaiselta pysäköinnin takia, joten sitäkin voidaan pitää epätilana, vaikka Telakka luo kontrastia viihtyisyydellään. P1 kritisoi Tullikamarin aukiota *“se on nyt keskittynyt siihen, että siinä on kolme isoo terassii. Se on vähän niinku ryyppäämiseen keskittynyt, että siinä vois ihan hyvin olla vaikka joku*

viihtyisä kahvila. Ei siinä kaiken tarvis keskittyä siihen kaljanjuonnin ympärille [...] jotta se kaipais, niinku semmosta kodikkuutta.” Aukio ei tunnu viihtyisältä julkiselta tilalta, ja se on hyvin alikäytetty muuten kuin kaupallisten ravintolapalveluiden osalta. Kukaan haastateltavistani ei kertonut oleskelevansa Tullikamarin aukiolla, ja sitä käytetään läpikulkuunkin melko harvoin.



Kuva 19: Tullikatu



Kuva 20: Ratapihankatu

Kävelijän epätila voidaan nähdä sellaisena tilana, josta puuttuu kokonaan tai osittain aiemmin mainitut kävelijän ympäristökokemukselle tärkeät elementit eli muut kävelijät, maamerkit, noodit, palvelut, suojaisuuden tuntu ja suoja muulta liikenteeltä, sääilmiöiltä ja melulta. Epätilan avulla voidaan myös pohtia, miksi Kalevantien reitti oli vähemmän suosittu kuin Tullintorin reitti. K1 kritisoi Kalevantien reittiä hyvin vahvoin sanankääntein. Eniten harmia aiheutti loskakeli, autojen meteli ja kapea tila kävellä. Kalevantien ja Rautatienkadun risteyksessä kysyin katseleeko hän koskaan maisemia, johon hän vastasi että *”Nää autot stressaa niin paljon ettei keskity.”* Reitillä ei ollut havaittavissa noodeja, maamerkkejä kirkon lisäksi, suojaa sääilmiöiltä tai autojen meteliltä. Reitillä oli paljon muitakin kävelijöitä, mutta reitti koettiin enemmän autovaltaisena ja pyörien ja kävelijöiden jaettua tilaa kritisoitiin. Reitin käyttöä perusteltiin enemmän koetun tehokkuuden, selkeän suunnan ja rutiinin takia, ei niinkään kokemuksellisten ympäristön elementtien takia.

5 Päätelmät

5.1 Monimuotoinen kävelyreittikokemus

Yliopistolta Rautatieasemalle on kaksi pääasiallista reittiä, Kalevantien reitti, joka kulkee Kalevantien ja Rautatienkadun kautta, sekä Tullintorin reitti, joka kulkee Tullin alueelta Tullintorin läpi. Tullintorin reitillä kävelyreittikokemus muodostuu pääosin tehokkuuden eli suunnan, nopeuden ja rutiinin kokemuksesta, sekä ympäristön elementtien, kävelijöiden, suojan, maamerkkien ja noodien kokemuksesta. Kalevantien reitin kokemus taas perustuu lähinnä tehokkuuden eli yksinkertaisen suunnan, rutiinin ja nopeuden kokemukseen, sekä edellä mainittujen ympäristön elementtien puutteen aiheuttamaan epämiellyttävään kokemukseen, joten sitä voidaan pitää kävelijän epätilana eli kävelijälle huonosti sopivana ympäristönä. Myös Tullintorin reitiltä ja Tullin alueelta on löydettävissä kävelijän epätilaa.

Tullintorin reitillä haastatteluissa tuli ilmi enemmän positiivisia kokemuksellisia tekijöitä, mutta tehokkuus oli kuitenkin molemmilla reiteillä pääasiallinen perustelu. Vaikka Tullintorin reitillä on paljon koettavaa lyhyelle matkalle, niin Tullin alue ja Tullintorin reitti nähtiin kokonaisuutena melko negatiivisessa valossa. Sanat kuten ”ankea”, ”ruma” ja ”sekava” toistuivat haastatteluissa. Tullintorin reitti onkin ehkä vain vähemmän huono vaihtoehto kuin aidosti miellyttävä kävelyreitti. Kasvillisuuden puute, esteet kuten portaat ja ovet, puolijulkiset tilat ja ympäristön visuaalinen sekavuus vähentävät ympäristön miellyttävyyttä. Erilaisessa kävely-ympäristössä ympäristön elementit olisivat todennäköisesti korostuneet monipuolisemmin.

Ajansäästäminen voi olla helppo perustelu reitinvalinnalle, mutta asia ei ole niin yksinkertainen kuten haastatteluista ilmeni. Kävelijällä ei ole yleensä tarkkaa tietoa oman reitinsä tai muiden reittivaihtoehtojen pituuksista ja nopeuteen liittyvistä tekijöistä. Ajan kulumista ei aistita minuutin tarkkuudella, ja nopeuden ja pituuden kokemus voi olla ristiriitaista. Meluisassa tai muuten vaan epämiellyttävässä ympäristössä myös saatetaan kävellä nopeammin, jolloin tehokkuus ei synny reitin pituudesta, vaan ympäristöpsykologisista tekijöistä. Kaikki eivät edes pidä reitin tehokkuutta tärkeimpänä tekijänä reitinvalinnassa, vaan osa asettaa mukavuustekijät edelle, varsinkin jos ei ole kiire mihinkään.

Tehokkuuden tuntu tuleekin enemmän suunnan ja rutiinin kokemisesta. Tullintorin reitti tuntuu tehokkaammalta siksi, että useampi käänнос kohti rautatieasemaa saa tuntumaan enemmän, että suunta pysyy lähempänä oikeaa viistosuuntaa. Kalevantien reitillä taas pitää ensin kävellä enemmän pois viistosuunnasta, mutta suunta on selkeämpi varsinkin aluetta vähemmän tunteville. Rutiini on muodostunut toistojen avulla, mutta jälkeinpäin on vaikea saada selville, mistä rutiini on saanut alkunsa. Todennäköisesti monet haasteltavista ovat alkuun kävelleet suoria ja helpompia reittejä, kunnes niiden käydessä tylsiksi ja alueen käydessä tutummaksi on lähdetty kokeilemaan uusia reittejä, joista sopivimpaan on muodostunut rutiini. Tullin alue on jatkuvassa muutoksen tilassa, joten rutiinit saattavat aiheuttaa hankalia tilanteita, kun jalat vievätkin kohti rakennustyömaata, josta on päässyt aikaisemmin kävelemään. Tullintorin reitti voidaan nähdä myös oikoreitinä, vaikka se onkin hieman pidempi kuin Kalevantien reitti. Kauppakeskus, parkkihalli ja ruokakaupan aula eivät ole tyypillisiä kävelytiloja, vaan ne ovat muodostuneet osiksi kävelyreittejä kekseliäiden kokeilujen myötä. Melko suunnittelemattomasta ympäristöstä on löydetty mahdollisuuksia kävellä pitkään sisätiloissa.

Henkilöillä, joilla on vahva rutiini Tullintorin läpi kävelemiseen, sopiva reitti on saattanut löytyä suojaa etsimällä. Sisätiloissa ja katoksissa käveleminen koetaan positiiviseksi asiaksi Suomen ilmastossa, ja Tullintorin reitillä pystyy pysymään ison osan matkasta sisätiloissa suojassa sateelta ja kylmältä. Sisätilojen suosimiseen ei välttämättä vaikuta kävelyhetken sää vaan rutiini ja muistot. Suoja voi olla myös kokemuksellista eikä vain konkreettista suojaa ympäristön epämiellyttäviltä ilmiöiltä. Monet kokevat kapeamman seinien rajaaman katutilan mukavammaksi ja suojaisammaksi. Kalevantien reitillä taas ei ole suojaa lainkaan. Katutila on leveä ja aukea, ja kävelijä on sään ja tuulen armoilla. Ohikiitävät autot lisäävät ympäristön melua ja roiskivat vettä kävelijän päälle.

Tullin alueella on enemmän suojassa muulta liikenteeltä ja sen melulta kuin Kalevantien reitillä. Autot ja pyöräilijät koettiin negatiivisina asioina, mutta Tullintorin, S-marketin ja Matkakeskustunnelin sisätilat ovat täysin kävelijän tilaa, vaikka ne eivät ole välttämättä läpikulkuun suunniteltuja. Muihin kävelijöihin suhtauduttiin pääosin positiivisesti varsinkin lähempänä yliopistoa, koska opiskelijat pystyvät samaistumaan paremmin toisiinsa. Osaa kävelijöistä saattaa ahdistaa muut ihmiset, jolloin Kalevantien reitti koetaan anonyymimpänä reittinä. Kalevantien reitillä ei niinkään katsella muita ihmisiä, kuten Tullintorin reitillä, vaan muut kävelijät rinnastetaan muuhun liikenteeseen, jolloin kävelijä voi paremmin uppoutua omiin ajatuksiinsa.

Kävelijät ovat kaduilla lähinnä osa muuta liikennettä tai objekteja ympäristössä, mutta kävelijöiden noodit ovat tärkeitä kävelyreittikokemuksen kannalta. Tullin alueen noodit olen merkinnyt seuraavan sivun karttaan viisikulmion muotoisilla symboleilla (kuva 21). Noodeissa eri ihmisten reitit kohtaavat ja erkanevat. Niissä on miellyttävä pysähtyä juttelemaan ja oleskelemaan. Linna-rakennuksen vierusta Pinninkadulla on tärkeä noodit yliopisto-opiskelijoille, ja Sumeliuksenkadun ja Åkerlundinkadun risteys restonomiopiskelijoille. Vähäisempiä noodeja opiskelijoille ovat Tullintori ja Rautatieasema, joissa reitit kohtaavat ja risteävät. Niissä on ainakin potentiaalia pysähtyä ja oleskella suojassa säältä ja liikenteeltä ja sivussa kävelyvirroista. Myös kahvilat ja baarit, etenkin ravintola Telakka, voidaan nähdä noodeina, koska niissä voidaan pysähtyä seurustelemaan matkan varrella, mutta kaupallisina palveluina ne eivät ole varsinaisia kävelijän noodeja. Joka tapauksessa palvelut lisäävät reitin miellyttävyyttä ja tuovat muistoja aikaisemmista kohtaamisista. Kalevantien reitillä ei ollut nähtävissä noodeja, mikä lisää anonymiteettiä ja tekee reitistä suoraviivaisemman ja tehokkuuspainotteisemman.

Maamerkit lisäävät myös reitin viihtyisyyttä. Ne toimivat visuaalisina ärsykkeinä, ja niiden katselu saa ajan kulumaan nopeammin. Ne myös lisäävät etenemisen tunnetta, mikä voi lisätä tehokkuuden kokemusta. Maamerkkeihin voi myös paikantaa abstrakteja muistoja tunnelmista. Kadun päässä sijaitseva näyttävä maamerkki vähentää muun ympäristön huomiointia, mikä voi olla hyvä asia muuten epämiellyttävässä ympäristössä. Toisaalta epämiellyttävä ympäristö voi vähentää maamerkkien havainnointia kävelijän uppoutuessa enemmän omiin ajatuksiinsa. Maamerkit voidaan kokea myös negatiivisina asioina, kuten osa haastateltavista kokivat Super Uni World -taideteoksen Kalevantien alikulku-tunnelissa. Muita nimettyjä maamerkkejä reiteillä olivat Attilan tehdasrakennus, Ortodoksinen kirkko, Tullintorin lasikatto ja osa Tullintorin palveluista. Maamerkit olen merkinnyt tähti-symbolilla seuraavan sivun karttaan (kuva 21).

Iso osa Tullin alueesta ja sen kiertävästä Kalevantien reitistä voidaan myös nähdä kävelijän epätilana, jonka olen merkinnyt punaisina alueina seuraavan sivun kartalle (kuva 21). Kävelijän epätila ei tue kävelyn elämyksellisyyttä, vaan toimii pelkkänä välitilana alkupisteen ja päämäärän välillä. Monet alueet jäävät epämääräisiksi tiloiksi, jotka eivät tunnu kävelijän tilalta. Parkkihallit, parkkialueet, kaupan aula, rakennustyömaat, hämärit, kajat, aukeat ja ei-toiminnalliset tilat, vilkkaat autotiet ja pitkät julkisivut vailla katseltavaa luovat tuntua siitä, että kävelijää ei ole otettu suunnittelussa kunnolla huomioon, eikä

Mikäli koko alue on vain läpikulkua varten, niin onko sitä syytä edes kehittää? Täytyy pitää mielessä, että kävely on myös olemista. Pysähtyminen ja oleskelu tilassa ei ole välttämättä arvokkaampaa ajanvietettä kuin läpikulku, ja etenkin talvisin kovilla pakkasilla ei voida olettaa ihmisten oleskelevan kaduilla. On tärkeää tukea pysähtymismahdollisuuksia ja toiminnallisten noodien syntymistä, mutta vaikka Tullin alue olisi tulevaisuudessa vain läpikulkupaikka opiskelijoille, on mielestäni tärkeää kehittää myös läpikulun viihtyisyyttä ja helppoutta, jotta useammat valitsisivat terveyttä edistävän ja ekologisen kulkumuodon. Epämiellyttävällä alueella kävely on enemmän mekaanista siirtymistä paikasta toiseen. Jos läpikulkureitti valitaan pelkän tehokkuuden vuoksi, eli tilasta halutaan vain mahdollisimman pian pois, niin alue määrittyy vain välitilaksi alkupisteen ja

loppupisteen välillä, ja kävelyyn käytetty aika saattaa tuntua hukkaan heitettyä ajalta. Jos alue on miellyttävä, niin siirtyminen itsessään voi olla mukavaa ajanvietettä.

5.2 Kävelyhaastattelu kaupunkisuunnittelun tukena

Kävelyreittikokemus muodostuu lukuisista sisäisistä ja ulkoisista tekijöistä, joista kaikkia on mahdotonta ottaa huomioon yhdessä tutkimuksessa. Suurta osaa niistä tuskin on edes mahdollista saada kävelyhaastattelulla näkyviksi, koska kävely on usein itsestään selvänä pidettyä rutiininomaista arkista toimintaa, ja monia asioita ei koeta tärkeäksi kertoa haastattelussa, tai niitä ei edes tiedosteta. Monet ennalta tärkeiksi uskomistani elementeistä jäivät käsittelemättä kokonaan. Esimerkiksi Ravintola Myllärin vanhaan rakennukseen ei kiinnitetty huomiota lainkaan.

Osa haastateltavista oli sitä mieltä, että he eivät juurikaan kiinnitä huomiota ympäristöön, ellei siinä ole jotain erityisen poikkeavaa. Tämä asettaa haasteen kävelyhaastattelun tekijälle. Keskustelu jää helposti pinnalliseksi, kun reittivalintoja perustellaan vain sillä, että samaa reittiä on kuljettu aina ennenkin. Haastattelijan pitää kysyä ”miksi?” tarpeeksi monta kertaa johdattelematta liikaa ja yrittää saada kommentteja ympäristöstä hyvällä pohjustamisella ja vihjeillä.

Osa haastateltavista oli selvästi herkempiä ympäristölle, ja he kertoivat runsaasti havainnoistaan ilman, että tarvitsi johdatella. Pienellä alueella osa tärkeistäkin havainnoista saattoi jäädä kommentoimatta, koska puhe edellisistä havainnoista oli vielä kesken. Siksi pysähtely oikeissa kohdissa on tarpeen. Kävelyn rytmiä oli kuitenkin helppo hallita, ja keskustelu eteni kuin itsestään. Aina ei tarvinnut edes pyytää hidastamaan, kun hidasti vain itse.

Haastattelijan pitää siis tasapainoilla autenttisen kävelytilanteen ja haastattelutilanteen välimaastossa. Tähän varmasti harjaantuu tarpeeksi monen haastattelun jälkeen. Menetelmä tuntui luontevalta jo ensimmäisen haastattelun jälkeen. Kävelyhaastattelussa ei tarvitse olla kasvokkain, ja ympäristö tarjoaa virikkeitä keskustelulle, joten tilanne tuntuu luonnollisemmalta kuin istumahaastattelu. Valmistauduin haastatteluihin kysymysrungolla, mutta se osoittautui pian tarpeettomaksi. Menetelmä vaatii tutkijalta tilannetaajua ja herkkyyttä ympäristölle.

Haastatteluissa oli huomattavissa, että tututkin asiat arkiympäristöstä unohtuvat helposti, jos niitä ei näe haastatteluhetkellä. Jos reiteistä kyseltäisiin jälkeenkä, jäisivät monet tärkeät seikat huomioimatta. Tämän vuoksi kävelyhaastatteluilla voi päästä ihmisen arkielämään ja -ympäristöön paremmin käsiksi kuin vaikkapa karttapohjaisilla internet-kyselyillä. Kartan ongelma on siinä, että ihminen ei arjessaan koskaan katso ympäristöään suoraan ylhäältä päin. Kadunkulmat näyttävät kaikki samoilta kartalla, kun taas paikan päällä tehdyissä haastatteluissa ympäristöstä saattaa löytyä monia yllättäviä asioita, joita haastateltavakaan ei ole tullut aikaisemmin ajatelleeksi. Esimerkiksi en ole koskaan kiinnittänyt huomiota Tullintorin lasiseen kattoon, mutta ensimmäisen haastattelun jälkeen olen ihailut sitä joka kerta alueella kävellessäni. Kävelyhaastattelussa saadaan mukaan myös liike, jota ei tilannehaastatteluissakaan ole. Koetaanhan kaupunkia useimmiten liikkeessä.

Kävelyhaastattelut sopivat hyvin esimerkiksi yleisten työ- ja vapaa-ajanreittien tutkimiseen ja houkuttelevampien kävelyalueiden suunnitteluun. Ihmiset käyttävät ympäristöään luovasti, mikä ei aina tapahdu ennalta suunnitellun mukaisesti. Menetelmällä voidaan tunnistaa kävelijöille tärkeitä elementtejä, turhia esteitä ja yllättäviä oikopolkuja. Kävelyhaastattelut sopivat myös erilaisten kaupungin käyttäjäryhmien elinympäristön tutkimiseen. Tutkimukseni kohteena olivat paljon kävelevät opiskelijat Tullin alueella, mutta tilanne olisi täysin erilainen, mikäli kohteena olisivat aluetta vähemmän tuntevat vierailijat tai liikuntarajoitteiset ihmiset. Myös illalla tai yöllä tilanne voi olla erilainen samalla alueella, ja ihmisten pelot tulisivat todennäköisesti enemmän esille.

Esimerkkinä tärkeästä tutkimuskohteesta, jota voisi kävelyhaastattelun menetelmällä tutkia, on ikääntyvien elinpiiri. Ikääntyvän väestön elinpiiri on usein pieni, ja ikääntyvälle jo kotitalon parkkialueen läpi käveleminen voi olla pitkä matka. Ikääntyvien virkeyttä ja kotona asumisen tukemista ajatellen olisi tärkeää tutkia heidän välitöntä elinympäristöään ja sen käyttötapoja ja yrittää tehdä kerrostalojen pihoista viihtyisiä ikääntyville. Suomessa on käynnissä voimakas väestön ikärakenteen muutos, kun suuret ikäluokat tulevat eläkeikään, joten heidän kokemusmaailmansa ja lähiympäristönsä, kuten pihojen ja kauppatien, jakaminen suunnittelijoiden kanssa olisi ajankohtaista. Kävelyhaastattelut voisivat tuottaa arvokasta tietoa, jota ei ole mahdollista saada muilla menetelmillä, kuten Internet-kyselyillä, varsinkaan ikääntyneiltä. Kävelyhaastatteluissa voisi ilmetä odottamattomia asioita haastattelijan samaistuessa haastateltavaan ja kulkiessa hitaampaa käve-

lynopeutta. Monet ikääntyneet varmasti osallistuisivat hyvin mielellään haastatteluun, onhan vapaaehtoisille kävelyttäjillekin tarvetta esimerkiksi Tamperelaisen Mummon kammarin kautta.

5.3 Ehdotuksia Tullin alueen kehittämiseen

Lopuksi haluan vielä mainita muutamia konkreettisia kehitysehdotuksia kävelyreittikemuksen parantamiseksi Tullin alueella. Näitä ehdotuksia ei ole suoraan suunnattu millekään tietylle taholle, enkä ota kantaa niiden toteuttamisen kustannus- ja hyötysuhteeseen, vaan ne ovat enemmänkin esimerkkejä menetelmälläni kerätyn tiedon konkreettista sovelluskohteista.

Pinninkadulla Linna-rakennuksen viereisellä kadunosalla kulkee paljon opiskelijoita eri suuntiin. Osa kävelee rappuset ylös Kalevantielle, osa alittaa tien Tunnelin kautta, osa menee Linna-rakennukseen sisälle sivuovista ja osa kohti keskustaa tai Tammela Pinninkatua pitkin. Tässä tilassa monet kohtaavat ja jäävät juttelemaan, odottelemaan tai polttamaan tupakkaa. Kadunosalla liikkuu myös autoja ja pyöriä. Kävelijöiden tilaa voisi erottaa muusta liikenteestä rajaamalla oleskelutilaa esimerkiksi kasveilla, jotka loisivat samalla viihtyisyyttä. Kasvillisuutta toivottiin lisää yleisemminkin alueelle. Linna-rakennuksen vierustalle voisi sijoittaa myös penkkejä. Portaita vastapäätä näkyy usein tapahtumajulisteita, mikä kertoo myös paikan olevan tärkeä risteyskohta, koska julisteiden liimaajat varmasti hakevat näkyvyyttä tapahtumille sijoittamalla ilmoituksia juuri kyseiseen kohtaan. Tähän kohtaan voisi sijoittaa myös virallisen ilmoitustaulun, koska julisteiden sijoittaminen on kaupungin järjestyssäännöissä kielletty muualle kuin näihin virallisiin osoitettuihin paikkoihin. Tapahtumajärjestäjät saisivat hyvää näkyvyyttä ja tilassa oleskelevat saisivat muutakin katseltavaa kuin muut ihmiset ja seinät. Lähellä tunnelissa oleva Super-Uni World -taideteos on hieman väärässä paikassa, koska tunnelissa sitä ei juuri katsella, vaan vain vilkuillaan. Haastateltavat kuitenkin kaipasivat yleisesti enemmän väriä seiniin. Julisteet ja graffitit ovat vaihtuvaa kaupunkigrafiikkaa, johon kaupunkilaiset eivät ehdi kyllästyä.

Pinninkatu koettiin muutenkin hieman sekavaksi. Liikennettä voitaisiin eriyttää paremmin erillisillä pyöräkaistoilla Pinninkadulla ja Kalevantien alikulkutunnelissa. Pinninkatu

koettiin liian autovaltaisena kävelijöille. Siitä ei ole ehkä tarvetta tehdä kokonaan kävelykatua, mutta voidaan pohtia, onko katupysäköinnille tarvetta, kun vieressä on pysäköintitalo, ja Tullintorilla sekä Hämpin parkissa on runsaasti pysäköintitilaa. Katupysäköintiä poistamalla saataisiin tilaa pyöräkaistoille ja levennetyille jalkakäytävälle. Myös Kalevantien reitillä olisi tarvetta pyöräkaistoille, koska kävelytila on melko kapea. Varsinkin kirkolta päin katsottuna Rautatienkadun vasen puoli on hyvin ahdas kauppohenkien ovien ja kadulla olevien kylttien takia. Silti tällä ahtaalla jalkakäytävällä nähdään myös pyöräilijöitä.

Åkerlundinkatu koettiin melko neutraalina. Ympäröivien rakennusten sijoittelulle ja ulkonäölle on hankala tehdä mitään, mutta muuten Åkerlundinkadusta saisi helposti viihtyisän reunustamalla katua puilla ja lisäämällä penkkejä Åkerlundinkadun ja Sumeliuksenkadun risteykseen. Näin voitaisiin myös lisätä viihtyisyyttä Sumeliuksenkadun kävelykatuosuudelle, joka tällä hetkellä toimii vain siirtymänä Tullintorille. Opiskelijat pitivät Tullintorin eteläpuolen ovia takaovina, vaikka kävely Tullintorille tapahtuisi eteläsuunnasta. Tämä on osa Tullin alueen laajempaa ongelmaa eli takapihamaisuutta. Tullintorin eteläisiä ovia voisi muuttaa enemmän samankaltaisiksi kuin pohjoispuolen "pääovia", eli tehdä niistäkin automaattisesti aukeavat. Vedettävät ovet eivät aiheuttaneet ongelmia haastateltavilleni heidän kommenttiansa mukaan, mutta omien haastattelutilanteissa tapahtuneiden havaintojeni perusteella ovet aiheuttavat lyhyen katkoksen kävelyrytmissä. Ovilla tuli sekaannusta siitä, että kuka menee ensin sisään ja ulos, ja kuka avaa ovet kenellekin. Pääovimaisemmat ovet lisäisivät Tullintorin houkuttelevuutta etelän suunnasta, ja itsestään aukeavat ovet auttaisivat esimerkiksi pyörätuolilla liikkuvia.

Alueessa on paljon potentiaalia varsinkin sisätilojen takia. Kuitenkin läpikulku Tampere-talolle ohjataan Ratapihankadulta, joka tällä hetkellä on melko epämääräistä epätilaa, joka saattaa tuntua monista jopa turvattomalta. Vaikka Tornihotellin valmistuttua Ratapihankadusta tehtäisiinkin viihtyisä kävelyreitti, se ei tarjoa suojaa kuten Tullintorin reitti, ja siitä ei välttämättä tule suosittua varsinkaan alueen paremmin tuntevien keskuudessa. Siksi mielestäni kävelyä tulisi ohjata enemmän Tullintorin kautta esimerkiksi opastein. Tullintorin reitti olisi monesti miellyttävämpi myös esimerkiksi Tampere-talon kävijöille, jotka haluavat pitää juhluvaatteensa kuivina. Tämä todennäköisesti lisäisi myös asiakkaita Tullintorille. Tullintori oli haastateltavilleni enemmän läpikulkupaikka kuin paikka tehdä ostoksia, mutta kuitenkin ainakin suurin osa heistä on joskus käyttänyt Tullintorin palve-

luja. Kävelyvirtojen lisääntyessä todennäköisesti myös useampi pysähtyisi ostoksille. Kävelyvirrat myös houkuttelevat lisää kävelijöitä, mikä on eläväisen kävelykeskustan kehittämisen kannalta hyvä asia. Selkeä, kokoava reitti vähentäisi myös radan estevaikutusta.

On hieman outoa, että Matkakeskustunnelia ja Pendolino-rakennusta ei yhdistetty Tullintoriin rakennusvaiheessa, jolloin olisi ollut mahdollista tehdä toimivaksi osoittautuneen Helsingin rautatieaseman ja City-Centerin yhdistävän asematunnelin kaltainen maanalainen yhdyskäytävä palveluineen. Tullintorin ja rautatieaseman väliin on jäänyt erikoinen katkos. Haastatteluhetkellä siirtymä jopa Tullintorin pääovilta Matkakeskustunneliin oli yllättävän hankala. Esimerkkinä tästä jouduimme Eero Haravan kanssa opastamaan tuntemattoman naishenkilön Tullintorin pääovien edestä rautatieasemalle Y1:n haastattelun jälkeen, vaikka rautatieaseman Matkakeskustunneliin oli paikasta vain muutama kymmenen metriä matkaa. Kekseliäimmät haastateltavat olivat löytäneet reitin S-Marketiin Tullintorin parkkihallin läpi, mutta edes reitin tuntevista kaikki eivät pitäneet sitä luontevana reittinä. Nyt kun Hämpin parkista pääsee suoraan Tullintorille, niin mielestäni osan Tullintorin omaa pysäköintihallia voisi muuttaa kävelijän epätilasta eli autojen säilytystilasta kävelijälle miellyttävämmäksi ja loogisemmaksi läpikulkupaikaksi Rautatieasemalle. Muutenkin rautatieasemalle saapumista idästä pitäisi tehdä houkuttelevammaksi.

Tullikamarin aukiota pidetään epäviihtyisenä ja autovaltaisena. Aukio voisi olla viihtyisä ja vilkas, mutta siinä ei ole muuta kuin kaupallista oleskelutilaa. Pysäköintiä rajoittamalla, kasvillisuutta ja penkkejä lisäämällä siitä voitaisiin tehdä parempi noodi kävelijöille ja hyvää tilaa oleskella. Itsenäisyydenkadulle toivottiin ylityspaikkaa jonnekin Pinninkadun ja Pakkahuoneen välille, koska näiltä kohdin tehdään vaarallisia tienylityksiä varsinkin iltaisin. Tämä ongelma on toki tunnistettu jo vuoden 2006 katusuunnitelmassa. Tullikamarin aukion kohdille tehtävä ylitys- tai alituspaikka lisäisi aukion asemaa risteyspaikana. Tammelaan, keskusta, yliopistolle, Tullintorille, rautatieasemalle ja aukiota ympäröiviin ravintoloihin kulkevien ihmisten reitit voisivat kohdata aukiolla, joka tällä hetkellä muistuttaa lähinnä pysäköintialuetta.

Haastateltavillani ei ollut ongelmia esteiden kanssa, mutta alueelta on tunnistettavissa ikääntyneille ja liikuntarajoitteisille hankalia kohtia. Portaiden sijaan voitaisiin suosia ramppeja. Myös Kalevantien ensimmäisistä liikennevaloista oltiin huolissaan, että ehtivätkö hitaammat tien yli.

Kävelyreittikokemuksen ymmärtäminen voi tuoda hyödyllistä tietoa yleisesti käytettyjen arjen kävelyreittien kehittämiseen. Tutkimuksessani käsitellyt tehokkuustekijät ja ympäristön elementit muodostavat kuitenkin vain tämän hyvin erityisen alueen reittikokemukset. Toisenlaisessa ympäristössä muut elementit, kuten luonnon maamerkit, saattaisivat painottua enemmän. Liiallinen suunnittelu kuitenkin voi tappaa arkisen reittivalinnan luovuuden ja tehdä ympäristöstä tylsän käveltävän. Tärkeää on tietää mistä kävely todellisuudessa tapahtuu, tunnistaa eri alueiden vahvuudet ja yrittää voimistaa niitä, eikä vain ylhäältä käsin piirtää karttaan lyhin reitti kahden pisteen välille, koska katutasolta sitä ei välttämättä koeta lyhimmäksi. Miellyttäväksi suunniteltu reitti saattaa muuttua kävelijän epätilaksi, mikäli siellä ei kukaan kävele. Miellyttävyys saattaa koostua monista yllättävistäkin tekijöistä. Loppujen lopuksi kävelijät luovat kadusta tilan.

Lähteet

Augé, M. 1995. *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. London: Verso

Aura, S. 1989. *Episodi liikkumisen analyysiyksikkönä: Rakennetusta ympäristöstä liikkuttaessa saatavan esteettisen kokemuksen ympäristöpsykologinen tarkastelu*. Tampereen teknillinen korkeakoulu, julkaisuja 58. Tampere: Tampereen teknillinen korkeakoulu

Aura, S., Horelli, L. & Korpela, K. 1997. *Ympäristöpsykologian perusteet*. Porvoo: WSOY

Bertolini, L. 1999. Spatial Development Patterns and Public Transport: The Application of an Analytical Model in the Netherlands. *Planning Practice & Research* 14(2), 199–210. Saatavissa: <<http://dx.doi.org/10.1080/02697459915724>>

Brown, B., Werner, C., Amburgey, J. & Szalay, C. 2007. Walkable Route Perceptions and Physical Features: Converging Evidence for En Route Walking Experiences. *Environment and Behavior* 39(1), 34–61. Saatavissa: <<http://eab.sagepub.com/content/39/1/34>>

Day, K., Boarnet, M., Alfonzo, M & Forsyth, A. 2006. The Irvine-Minnesota Inventory to Measure Built Environments: Development. *American Journal of Preventive Medicine* 30(2) 144–152. Saatavissa: <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0749379705004289>>

De Certeau, M. 2013. Suomentanut Kilpeläinen, T. *Arkipäivän kekseliäisyys: 1: Tekemisen tavat*. Tampere: Niin & Näin

Fields, W. 2005. Urban Landscape Change in New Orleans, LA: The Case of the Lost Neighborhood of Louis Armstrong. *University of New Orleans Theses and Dissertations*. Saatavissa: <<http://scholarworks.uno.edu/td/151>>

Fonecta Kartat 2014. <<http://www.fonecta.fi>> (luettu 23.1.2014)

Forss A. 2007. *Paikan estetiikka. Eletyn ja koetun ympäristön fenomenologiaa*. Helsinki: Yliopistopaino

- Gehl, J. 2010. *Cities for People*. Washington: Island Press
- Haila, Y. 2007. Analogiamallit ja dynaaminen yleistettävyyys. Teoksessa Laine, M., Bamberg, J. & Jokinen, P. (toim.) 2007. *Tapaustutkimuksen taito*. Helsinki: Gaudeamus
- Häkli, J. 1999. *Meta Hodos: Johdatus ihmismaantieteeseen*. Tampere: Vastapaino
- Ingold, T. 2000. *The Perception of the Environment: Essays on livelihood, dwelling and skill*. Lontoo ja New York: Routledge
- Ingold, T. 2004. Culture on the Ground: The World Perceived Through the Feet. *Journal of Material Culture* 9(3), 315–340. Saatavissa <<http://mcu.sagepub.com/content/9/3/315>>
- Jacobs, J. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House
- Jokinen, A., Asikainen, E. & Mäkinen, K. 2010. Kävelyhaastattelu tapaustutkimuksen menetelmänä. *Sociologia* 47(4), 255–269. Saatavissa: <<http://elektra.helsinki.fi/se/s/0038-1640/47/4/kavelyha.pdf>>
- Kaupunkikehitysryhmä 2011. *Viiden tähden keskusta: Tampereen keskustan kehittämishanke*. Saatavissa: <<http://www.tampere.fi/tampereinfo/projektit/kaupunkiymparisto/keskustahanke/kehittamishanke.html>>
- Lefebvre, H. 1991. *The Production of Space*. Oxford: Blackwell Publishing
- Lynch, K. 1960. *The Image of the City*. Cambridge: The M.I.T. Press
- Merleau-Ponty, M. 1962. *Phenomenology of Perception*. Lontoo: Routledge & Kegan Paul
- Middleton, J. 2009. "Stepping in time": walking, time, and space in the city. *Environment and Planning A* 41(8), 1943–1961. Saatavissa: <<http://www.envplan.com/abstract.cgi?id=a41170>>
- Saarikangas, K. 2002. Merkityksellinen tila: lähiöasuminen arkkitehtuurin, asukkaiden, menneen ja nykyisen kohtaamisena. Teoksessa Syrjämaa, T. & Tunturi, J. (toim.) 2009. *Eletty ja muistettu tila*. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura

Seamon, D. 1979. *The Geography of the Lifeworld: Movement, rest and encounter*.

Lontoo: Croom Helm

Sinisalo, S. 2008. *Selvitys Tullin alueen jätehuollosta*. Tutkintotyö. Tampereen ammattikorkeakoulu. Environmental Engineering. Saatavissa:

<<http://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-201003063206>>

Soja, E. 1999. Thirdspace: Expanding the Scope of the Geographical Imagination. Teoksessa Massey, D., Allen, J. & Sarre, P. (toim.) 1999. *Human Geography Today*. Cambridge: Polity Press

Suodenjoki, S. ei päivämäärää. Tullin alue – XVII kaupunginosa. *Koskesta voimaa - verkkojulkaisu*. Saatavilla: <<http://www.uta.fi/yky/arkisto/koskivoimaa/kaupunki/1918-40/XVII.htm>> [Luettu 9.11.2013]

Söderström, P. 2012. Elävät kaupunkikeskukset: Kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu verkostokaupungin keskuksissa. Suomen ympäristö 32/2012. Helsinki: Suomen ympäristökeskus. Saatavissa: <<http://hdl.handle.net/10138/38755>>

Tampereen kaupunki 2006. *Tullin alueen katujen kehittämissuunnitelma*. Tampere: Tampereen kaupunki. Saatavissa: <<http://www.tampere.fi/kaavatjakiinteistot/julkaisut-jaselvitykset.html>>

Tampereen kaupunki 2012. *Tampereen keskustan strateginen osayleiskaava: Työohjelma 27.4.2012*. Saatavissa: <<http://www.tampere.fi/kaavatjakiinteistot/kaavoitus/yleiskaavoitus/keskustanstrateginenosayleiskaava.html>>

Tampereen kaupunki 2013. Tietoa *Tampereen keskustan toimintaympäristöstä. Raportti valtuustoseminaarista 11.3.2013*. Saatavissa: <<http://www.tampere.fi/kaavatjakiinteistot/kaavoitus/yleiskaavoitus/keskustanstrateginenosayleiskaava.html>>

TOAS - Tullinaukio [Internet-sivut] <<http://www.toas.fi/asunnot/keskusta/tullinaukio>> [Luettu 30.1.2014]

Tuan, Y-F. 2001. *Space and Place: The Perspective of Experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Tullikamarin kulttuurikeskus [Internet-sivut] <<http://www.tampere.fi/tullikamari>> [Luettu 9.11.2013]

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2009. *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Helsinki: Tammi

Virtanen, A. 2000. *Tilasta paikkaan, estetiikasta ekologiaan: Maantieteellisiä tulkintoja eletystä kaupungista*. Turku: Turun yliopiston julkaisuja C 155.

Whyte, W. H. 2009. *City: Rediscovering the Centre*. Pennsylvania: University of Pennsylvania Press

Zacharias, J. 2001. Pedestrian Behavior and Perception in Urban Walking Environments. *Journal of Planning Literature* 16(1), 3–18. Saatavissa: <<http://jpl.sagepub.com/content/16/1/3>>

Kartat: OpenStreetMap <www.openstreetmap.org> [ladattu 7.12.2013]

Valokuvat: Eero Harava & Eero Kilpeläinen 2013 ja 2014.

Liite

Liite 1: Haastattelurunko

Haastateltavaa pyydetään kiinnittämään huomiota tuntemuksiinsa kävelyn aikana, perustelemaan reittivalintojaan, sekä kertomaan havainnoistaan, kokemuksistaan ja muistoistaan liittyen alueeseen. Lopuksi haastatteli kävelee samaa reittiä takaisin, merkkää reitin karttaan, sekä ottaa valokuvia keskustelluista kohteista.

Teemoja puheenaiheiksi:

1. Taustatietoja

- Minne olet menossa/missä päin asut?
- Mikä on yleensä matkasi tarkoitus tällä välillä?
- Kauanko olet kulkenut tätä väliä?
- Kuinka yleinen kulkutapa kävely sinulle on?
- Ikä?

2. Asioita joihin kiinnittää huomiota matkalla

- Miksi käännyt tästä?
- Mikset mene kalevantietä/tunnelista?
- Mikset mene Tullikamarin aukion läpi?
- Käveletkö tuosta koskaan?
- Miksi vaihdoit puolta?
- Muu liikenne (autot, pyörät, kävelijät)
- Liukkaus / muut riskit (liikenneonnettomuudet, katoilta tippuva lumi)
- Ilmasto (tuuli, lämpötila, kosteus)
- Aistikokemukset (äänet, saasteet, hajut, lika)
- Tila kävelylle (kadun leveys, liikennemuotojen erillisuus)
- Esteet/hidasteet (portaot, ovet, liikennevalot)
- Pysähdyspaikat
- Suorat näkymät
- Kiinnostavat näkymät, esteettisyys (julkisivut, kasvillisuus, aukiot)
- Valaistus (pimeällä)
- Aukiot
- Kadun mittakaavat (korkeat rakennukset, julkisivujen pituus)
- Palvelut
- Pelon paikat
- Reittien loogisuus/jatkuvuus
- Julkinen, puolijulkinen, yksityinen tila (etenkin Tullintori)

3. Lopuksi tai kävelyn aikana

- Yleistä keskustelua kävelystä alueella
- Muistatko miten aloit käyttää reittiä?

- Mielipiteitä alueesta / kävelyreiteistä
- Suunnittelitko reitin tarkkaan etukäteen?
- Kiinnitätkö yleensä huomiota katutilaan kävellessäsi alueella?
- Käytkö alueella / Oleskeletko alueella, vai onko se vain läpikulkupaikka?
- Alueen historiallisuus, onko rakennukset kauniita? (miksi?)
- Onko alueelle helppo tulla, tai poistua sieltä (teiden ja raiteiden rajaavuus)?